


3 1761 11650592 6



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505926>

27
2

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 90

Fascicule n° 90

Thursday, April 14, 1983

Le jeudi 14 avril 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1983-84 Votes 100 and 105—Canadian
Transport Commission under TRANSPORT

Budget principal 1983-1984 crédits 100 et 105—
Commission canadienne des Transports sous la rubrique
TRANSPORTS

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

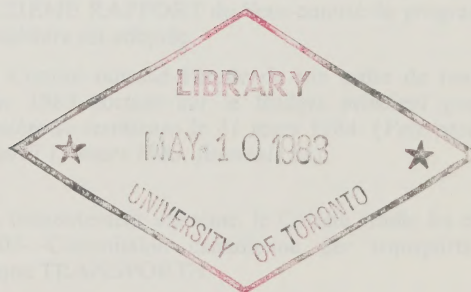
(Voir à l'endos)

First Session of the

Première session de la

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983



STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Bill Blaikie
John Campbell (*LaSalle*)
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner
Ray Skelly

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Tuesday, March 29, 1983:

Mr. Blaikie replaced Mr. Parker;
Mr. Parker replaced Mr. Benjamin.

On Thursday, April 14, 1983:

Mr. Skelly replaced Mr. Blaikie;
Mr. Blaikie replaced Mr. Parker.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le mardi 29 mars 1983:

M. Blaikie remplace M. Parker;
M. Parker remplace M. Benjamin.

Le jeudi 14 avril 1983:

M. Skelly remplace M. Blaikie;
M. Blaikie remplace M. Parker.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 14, 1983
(133)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blaikie, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan and Turner.

Alternate present: Mr. Ellis.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: Mr. John T. Gray, Q.C., Vice-President; Mr. L.G. Potvin, Executive Director, Air Transport Committee; Mr. J. Heads, Executive Director, Railway Transport Committee; Mr. R.L. Gray, Director, Standards & Development, RTC and Mr. G. Hariton, Executive Director, Research Branch.

The Chairman presented the first part of the FOURTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Tuesday, March 29, 1983 to plan its future business and has agreed to make the following recommendations:

1.(a) That the resolution adopted by the Committee regarding the composition of the Sub-committee on Agenda and Procedure of February 17, 1983 be rescinded.

(b) That the Sub-committee on Agenda and Procedure shall henceforth consist of five (5) members, namely, the Chairman, the Vice-Chairman, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport and the spokespersons for each of the two opposition parties or designated alternates.

On motion of Mr. Nowlan, the first part of the FOURTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure was concurred in.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 23, 1983, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1984. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 15, 1983, Issue No. 88*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 100 and 105—Canadian Transport Commission under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 11:05 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:12 o'clock a.m., the sitting resumed.

The Chairman presented the final part of the FOURTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

2. That the Main Estimates of the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1984 be considered on the following days:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 14 AVRIL 1983
(133)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du Comité présents: MM. Blaikie, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan et Turner.

Substitut présent: M. Ellis.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: M. John T. Gray, c.r., vice-président; M. L.G. Potvin, directeur exécutif, Comité des transports aériens; M. J. Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer; M. R.L. Gray, directeur, Normes et perfectionnement, CTCF. M. G. Hariton, directeur exécutif, Direction de la recherche.

Le président présente la première partie du QUATORZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure suivant:

Votre Sous-comité s'est réuni le mardi 29 mars 1983 pour planifier ces travaux à venir, et a convenu de faire les recommandations suivantes:

1.a) Que la résolution adoptée par le Comité au sujet de la composition du Sous-comité du programme et de la procédure, le 17 janvier 1983, soit abrogée.

b) Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit par conséquent composé de cinq (5) membres, c'est-à-dire le président, le vice-président, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports et les porte-parole des deux partis de l'opposition ou leurs substituts.

Sur motion de M. Nowlan, la première partie du QUATORZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure est adoptée.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 23 février 1983 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984. (*Voir procès-verbal du mardi 15 mars 1983, fascicule 88*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 100 et 105—Commission canadienne des transports sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 11h05, le Comité suspend ses travaux.

A 11h12, le Comité reprend ses travaux.

Le président présente la dernière partie du QUATORZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure suivant:

2. Que le Budget principal des dépenses du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984 soit étudié les jours suivants:

THURSDAY, APRIL 14, 1983 at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m. Votes 100 and 105—Canadian Transport Commission Mr. John T. Gray, Q.C., Vice-President and other officials of the Canadian Transport Commission will be appearing on that day.

TUESDAY, APRIL 19, 1983 at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m. Votes 45, 50 and 55—Air Transportation Program The officials of the Department will be appearing on that day.

THURSDAY, APRIL 21, 1983 at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m. Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35 and L40—Marine Transportation Program The officials of the Department will be appearing on that day.

TUESDAY, APRIL 26, 1983 at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m. Votes 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 and L95—Surface Transportation Program At 9:30 a.m. and 11:00 a.m., the Officials of the Department will be appearing and at 3:30 p.m., Professor J. Lukasiewicz, Department of Mechanical and Aeronautical Engineering, Carleton University, has been invited to appear.

THURSDAY, APRIL 28, 1983 at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m. Vote 80—Payments to VIA Rail Canada Inc. Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer, will be appearing on that day.

TUESDAY, MAY 24, 1983 at 9:30 a.m. and 11:00 a.m., and THURSDAY, MAY 26, 1983 at 9:30 a.m. and 11:00 a.m. Votes 1 and 5—Departmental Administration Program The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, will be appearing on both these days.

3. That the Annual Report of the Canadian National Railways for 1982 be considered on TUESDAY, MAY 3, 1983 at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m. Mr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer, will be appearing on that day.
4. That the Annual Report of Air Canada for 1982 be considered on THURSDAY, MAY 5, 1983 at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m., Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer, will be appearing on that day.

Mr. Turner, seconded by Mr. Forrestall moved,—That the final part of the FOURTEENTH REPORT of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

On motion of Mr. Nowlan, it was agreed,—That paragraph 2 and 3 of the Sub-committee report be amended by cancelling the meeting scheduled for Tuesday, April 26, 1983 at 3:30 p.m. and rescheduling the appearance of the Canadian National Railways on Tuesday, May 10, 1983 instead of Tuesday, May 3, 1983.

And the question being put on the main motion, it was, agreed to.

Questioning was resumed on Votes 100 and 105—Canadian Transport Commission.

LE JEUDI 14 AVRIL 1983 à 9h30, 11 heures et 15h30 Crédits 100 et 105—Commission canadienne des transports. M. John Gray, c.r., vice-président, et d'autres représentants de la Commission canadienne des transports comparaîtront ce jour-là.

LE MARDI 19 AVRIL 1983 à 9h30, 11 heures et 15h30 Crédits 45, 50 et 55—Programme des transports aériens. Les fonctionnaires du ministère comparaîtront ce jour-là.

LE JEUDI 21 AVRIL 1983 à 9h30, 11 heures et 15h30 Crédits 10, 15, 20, 25 et 30, 35 et L40—Programme du transport maritime. Les fonctionnaires du ministère comparaîtront ce jour-là.

LE MARDI 26 AVRIL 1983 à 9h30, 11 heures et 15h30 Crédits 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 et L95 Programme des transports de surface. Les fonctionnaires du ministère comparaîtront à 9h30 et à 11 heures et le professeur J. Lukasiewicz du département de génie mécanique et aéronautique de l'Université Carleton a été invité à comparaître à 15h30.

LE JEUDI 28 AVRIL 1983 à 9h30, 11 heures et 15h30 Crédit 80—Paiements à Via Rail Canada Inc. M. Pierre Franche, président et président-directeur général comparaîtra ce jour-là.

LE MARDI 24 MAI 1983 à 9h30 et 11 heures et LE JEUDI 26 MAI 1983 à 9h30 et 11 heures. Crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale. L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, comparaîtra ces deux jours-là.

3. Que le rapport annuel du Canadien national de 1982 soit étudié le mardi 3 mai 1983 à 9h30, 11 heures et 15h30. M. J.M. LeClair, président et président-directeur général comparaîtra ce jour-là.
4. Que le rapport annuel d'Air Canada de 1982 soit étudié le jeudi 5 mai 1983 à 9h30, 11 heures et 15h30. M. Claude I. Taylor, président et président-directeur général comparaîtra ce jour-là.

M. Turner appuyé par M. Forrestall propose,—Que la dernière partie du Quatorzième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure soit adoptée.

Sur motion de M. Nowlan, il est convenu,—Que les paragraphes 2 et 3 du rapport du Sous-comité soient modifiés par annulation de la séance prévue pour le mardi 26 avril 1983 à 15h30 et report de la comparution des chemins de fer nationaux du mardi 3 mai 1983 au mardi 10 mai 1983.

La motion principale, mise aux voix, est adoptée.

L'interrogation se poursuit sur les crédits 100 et 105—Commission canadienne des transports.

At 12:37 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30
o'clock a.m., Tuesday, April 19, 1983.

A 12h37, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle
convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, April 14, 1983

• 0939

The Chairman: Order, please.

Members of the committee, before I introduce our witnesses this morning, I wish to advise members of the committee that I was informed yesterday afternoon that we had to go back into the block system of holding meetings. The reason seems to be that there are a lot of committees meeting but it still seems to me to be nothing more than a systemic design to prevent committees that have a heavy workload from accomplishing what they are supposed to do.

• 0940

We may, however, be able to sit this morning until 12.30 p.m.—yes, I have just been informed that we can—because one of the committees that is supposed to be sitting at 11.00 a.m. is not sitting.

We had a steering committee meeting a few days ago at which we outlined our workload for the next several weeks, and our meetings and the witnesses who would be appearing. However, in view of this development, I do not see much point in circulating it because we will have to have another steering committee meeting to design our work around the stupid block system. I will arrange that meeting as soon as I can get members of the steering committee together.

There is, however, one thing coming out of the steering committee, I think. We did agree at the last subcommittee meeting that the Subcommittee on Agenda and Procedure shall henceforth consist of five members; namely, the chairman, the vice-chairman, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport and the spokespersons for each of the two opposition parties or designated alternates.

Originally, the subcommittee had recommended, and this committee had accepted, a subcommittee of four, consisting of the chairman, the parliamentary secretary and the two critics, with the chairman having a double vote. We changed it for basically the reason that the vice-chairman should be a member of that committee, in my opinion, so he is current with the plan for the committee in case he has to fill in in the absence of the chairman. The second reason was that I was rather uncomfortable, personally, with having the double vote. In fact, I do not see any need for it. In the three years that I have been chairman of this committee we have never had a vote in the subcommittee so I am not terribly worried about double votes or even single ones.

If the committee agrees with that, I would like to have somebody move that that provision be accepted.

Mr. Nowlan.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 14 avril 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Membres du Comité, avant de vous présenter nos témoins de ce matin, je tiens à vous informer qu'hier après-midi, on m'a avisé que pour nos réunions, nous devons désormais revenir au système de créneaux horaires. La raison semble être qu'il y a beaucoup de comités qui siègent, mais cela ne me semble être rien de plus qu'une façon systématique d'empêcher les comités ayant une charge de travail importante d'accomplir celui-ci.

Toutefois, ce matin, nous pourrions peut-être siéger jusqu'à 12h30. On me dit que oui, nous le pouvons, étant donné que l'un des comités qui devait siéger à 11h00 ne siège pas.

Il y a quelques jours, nous avons eu une réunion du comité directeur au cours de laquelle nous avons tracé notre charge de travail pour les semaines à venir, fixé nos réunions et déterminé les témoins qui comparaitraient. Toutefois, compte tenu de ce qui vient d'arriver, je constate à ce moment-ci qu'il est inutile de vous distribuer le compte rendu de cette réunion car nous devons tenir une autre réunion du comité directeur afin d'établir notre calendrier de travail selon ce stupide système de créneaux horaires. J'organiserai cette réunion dès que je pourrai réunir les membres du comité directeur.

Toutefois, il y a une chose qui est sortie de la réunion du comité directeur: nous nous sommes entendus pour que le Sous-comité du programme et de la procédure soit désormais composé de cinq membres, c'est-à-dire le président, le vice-président, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports et les porte-parole des deux partis de l'Opposition ou leurs substituts.

Au début, le Sous-comité avait recommandé, et le Comité plénier avait accepté, un sous-comité composé de quatre membres, c'est-à-dire le président, le secrétaire parlementaire et les deux critiques, le président ayant un vote double. La raison fondamentale de ce changement, c'est que le vice-président devrait, selon moi, faire partie de ce Comité de sorte qu'il soit au courant des projets touchant le Comité au cas où il devrait remplacer le président. Le deuxième motif, c'est que j'étais plutôt mal à l'aise face à cette question de double vote. En fait, je n'en vois pas la nécessité. Depuis trois ans que je suis président de ce Comité, nous n'avons jamais dû voter au Sous-comité; donc, je me préoccupe peu de la question de double vote ou même d'un vote simple.

Si le Comité est d'accord sur cela, je voudrais que quelqu'un en propose l'adoption.

Monsieur Nowlan.

[Texte]

Mr. Nowlan: Are you talking about the steering committee report or just the change in the . . . ?

The Chairman: Just that part of it.

Mr. Nowlan: Certainly, having been part of the discussion, I will move that; but I want to comment on what you said earlier. I am very sorry that the full committee is not here, especially Mr. Charles Turner, the Government Whip, because I just, quite frankly, do not understand historically why this Standing Committee on Transport is going to be regulated back into a block system along with every other committee that works at varying degrees of intensity. This committee has always a large platter before it. We have traditionally had this room.

Is it a case, Mr. Chairman, of other committees wanting this room?—which again is a trespass, as far as I am concerned, on the history of this committee. Or is it just a question that government cannot get enough members and there are too many committees put down on the Tuesdays and Thursdays?

This, of course, goes back to our committee procedural reform, when we tried to reform Parliament in a way and we gave committees more power. Here it is funny that in effect we give the reform a substance in a sense; but when we get into the mechanical administration of reform, if we are going to get down into a computer and a block system and only can meet one hour or an hour and a half on a Tuesday and a Thursday, I tell you this committee is just going to bog down.

I do not want to take the time today, with witnesses here, but I think the steering committee should meet forthwith and have further discussion on this; and if the committee feels a little aggrieved—as far as I am concerned, it should feel aggrieved—then I think the message should go back to whoever is directing the procedures, whether it is the Government House Leader, whether it is the Government Whip. What is the basic reason? Have we lost this room?

The Chairman: No, we have not lost the room.

Here is Mr. Turner now. Mr. Forrestall had indicated that he wished to speak so I call on him next. I can answer a part of your question, Mr. Nowlan, but not all, and I agree that we will have to meet urgently as a subcommittee.

Mr. Forrestall: I simply request to be placed on the list, but I would second whatever action the steering committee would like to take to reassure our capacity to meet during the days that we sit for as long as we want.

• 0945

Mr. Nowlan: That is fine for today, but I think this committee . . . It is like school children, whether we are in or out, and today we might be able to go to 12.30 p.m. We had a tentative program that the steering committee proposed for the commit-

[Traduction]

M. Nowlan: Est-ce que vous parlez du rapport du Sous-comité ou simplement de la modification au . . . ?

Le président: Simplement cette partie du rapport.

M. Nowlan: J'en ferai certainement la proposition, ayant participé à la discussion; mais je veux commenter vos propos de tout à l'heure. Je regrette que tous les membres du Comité plénier ne soient pas là, surtout M. Charles Turner, le Whip du gouvernement, car franchement, je ne comprends pas pourquoi, historiquement, ce Comité permanent des transports devra être régleménté à nouveau selon le système de créneaux horaires avec tous les autres comités dont la charge de travail varie en degré d'intensité. Ce Comité a toujours eu une charge de travail importante, et traditionnellement, nous avons cette pièce.

Monsieur le président, est-ce parce que d'autres comités veulent cette pièce? Dans ce cas-là, pour ma part, je considérerai que c'est un empiétement sur les droits acquis de ce Comité. Ou est-ce simplement que le gouvernement ne peut pas trouver assez de membres et qu'il y a trop de comités qui siègent les mardis et les jeudis?

Cela, bien sûr, nous ramène à la réforme de la procédure des comités dans le cadre de laquelle nous avons essayé de réformer le Parlement de façon à donner aux comités plus de pouvoirs. Il est ironique en effet que dans un sens nous matérialisons cette réforme, mais lorsqu'il s'agit de l'appliquer dans les faits, je vous dis que ce Comité ne pourra pas fonctionner s'il faut que tout soit informatisé et soumis à un système de créneaux horaires nous permettant seulement une heure ou une heure et demie de réunion le mardi et le jeudi.

Je ne veux pas m'étendre trop longtemps sur le sujet d'aujourd'hui, puisque nos témoins sont là, mais je pense que le comité directeur devrait se réunir au plus vite afin de discuter de la question; et si le Comité sent qu'il a été quelque peu lésé . . . Pour ma part, je pense que c'est le sentiment qui devrait croître . . . Alors, je pense qu'il faudrait transmettre le message à quiconque est responsable des procédures, que ce soit le leader du gouvernement en Chambre ou le Whip du gouvernement. Quelle est la vraie raison? Avons-nous perdu cette pièce?

Le président: Non, nous n'avons pas perdu la pièce.

Voici M. Turner. Je passerai ensuite à M. Forrestall puisqu'il a indiqué qu'il voulait prendre la parole. Monsieur Nowlan, je puis répondre à votre question en partie, mais pas entièrement, et je conviens avec vous que le Sous-comité devra se réunir d'urgence.

M. Forrestall: Je veux simplement qu'on inscrive mon nom sur la liste, mais j'appuierai toute initiative de ce Comité visant à rétablir notre capacité de nous réunir pendant les jours de séance, pour aussi longtemps que nous le désirons.

M. Nowlan: Pour aujourd'hui, cela va, mais je pense que ce Comité . . . On nous traite comme des enfants d'école, à l'heure de la rentrée ou de la sortie; aujourd'hui, nous pourrions peut-être siéger jusqu'à 12h30. Nous avons un projet de projet

[Text]

tee, which took a lot of work until, I think, the end of April, and the whole thing has to go by the boards as we readjust.

I would just like to know what the reasons are for it. I think historically there should be some protest. Transportation has always had a special place as far as the committee is concerned—the very fact we are in this room.

The Chairman: Mr. Nowlan, as I said earlier, I was informed that we had to stay within the block system. I disagree with it as much as you do, because I do not think the block system works. It assumes that every committee has the same workload, which just is not true. As you have noted, we spent a lot of time designing a schedule of hearings and I think it is wasteful of officials' time to bring them out of their departments or their agencies for an hour and a half; when we bring Air Canada or CN here for an hour and a half, to me that is an absolute waste of officials' time. Some of them are pretty high-paid officials, too. I just do not comprehend it at all. As I said, I think it is a systemic design to keep the committee from doing its work.

Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I also agree with everything you said but I do not think we should discuss it now. I think we should get on with what little time we have to question the witnesses.

The Chairman: That is fine with me if that is what the committee wishes to do. It has been confirmed that we can sit today until 12.30 p.m.

All right, Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, just for the record, as long as I have been on the Transport committee, I do not think proceedings were ever held up because of a lack of government members on this side. I have learned from the Whip that one of the reasons we are forced back into the block system is that there are 20 committees sitting at the same time. As we know, under the reforms a member can sit on one committee and be an alternate on another committee. It is because of that number of committees' sitting at the same time that we were forced back to the block system.

I agree with Mr. Blaikie and others. I do not think we should be wasting the time of the officials while they are here. I think that is something that should be taken up in the steering committee and discussed there.

The Chairman: All right, before we go to our witnesses, may I ask the committee for approval that the resolution adopted by the committee regarding the composition of the Subcommittee on Agenda and Procedure of February 17, 1983 be rescinded; that the Subcommittee on Agenda and Procedure shall henceforth consist of five members; namely, the chairman, the vice-chairman, the parliamentary secretary to the

[Translation]

gramme jusqu'à la fin d'avril que le comité directeur avait proposé pour le Comité, lequel avait demandé beaucoup de travail. Maintenant, il faut mettre tout cela de côté et faire des rajustements.

Je voudrais connaître les raisons de cette situation. Je pense qu'historiquement on devrait contester. Les transports ont toujours eu une place spéciale au sein des comités... le simple fait que nous sommes dans cette pièce.

Le président: Monsieur Nowlan, je le répète, on m'a avisé que nous devons siéger dans les limites du système de créneaux horaires. Je suis autant en désaccord que vous sur cela, car, à mon avis, le système de créneaux horaires ne fonctionne pas. On présume que chaque comité a la même charge de travail, ce qui est faux. Comme vous l'avez dit, nous avons passé beaucoup de temps à établir un calendrier d'audiences et je pense que c'est faire perdre le temps des fonctionnaires des ministères ou des organismes que de les amener ici pour une réunion; lorsque nous convoquons les représentants d'Air Canada ou du CN ici pour une heure et demie, on fait simplement perdre le temps de ces personnes. Certaines d'entre elles sont également payées très cher. Je n'y comprends absolument rien. Je le répète, je pense que c'est une façon systématique d'empêcher le Comité de faire son travail.

Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, je suis d'accord avec tout ce que vous avez dit, mais je ne pense pas que nous devrions en discuter maintenant. Je pense que nous devrions profiter du peu de temps que nous avons pour questionner les témoins.

Le président: Je suis d'accord si c'est ce que le Comité désire. On a confirmé qu'aujourd'hui, nous pouvions siéger jusqu'à 12h30.

Très bien, monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je dirai, simplement pour la forme, que, depuis que je fais partie du Comité des transports, à mon avis, les procédures n'ont jamais été retardées par l'absence de membres ministériels. Le whip vient de m'apprendre que la raison pour laquelle on nous oblige à revenir au système de créneaux horaires, c'est qu'il y a 20 comités qui siègent en même temps. Comme nous le savons, suite à la réforme, un député peut être membre d'un comité et être substitué à un autre comité. C'est à cause du nombre de comités siégeant simultanément que nous devons revenir au système des créneaux horaires.

Je suis d'accord avec M. Blaikie et les autres, mais je ne pense pas que nous devrions faire perdre le temps des fonctionnaires pendant qu'ils sont là. Je pense que c'est quelque chose dont le comité directeur devrait être saisi et que c'est là qu'il faut en discuter.

Le président: Très bien. Avant de passer à nos témoins, puis-je demander au Comité d'approuver la résolution adoptée par le Sous-comité touchant la composition du Sous-comité du programme et de la procédure afin d'abroger la résolution adoptée le 17 février 1983; que le Sous-comité du programme et de la procédure soit, désormais, composé de cinq membres, c'est-à-dire le président, le vice-président, le secrétaire

[Texte]

Minister of Transport, and the spokespersons for each of the two opposition parties or designated alternates. That part of the subcommittee report, as moved by Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: That part, because the whole other part of the timetable goes out the window.

The Chairman: That is right.

Mr. Nowlan: I do not really agree with Mr. Blaikie. His regular attender on the steering committee meetings is not here and I think he will be as aggrieved as any of us when he hears of this block system. I am not going to pursue it further as long as it is on the record that, as far as the opposition is concerned—and frankly, the chairman himself says it is a very negative reaction—there is, in effect, a public protest to the thing, and that we consider it further to see what we can do. With due respect to the parliamentary secretary for transport, we will not fight the whole battle on parliamentary reform, but there were some of us on the procedure committee who felt there was a twisting of the intent of the committee in the parliamentary committee's report in the composition of committees; in effect the government interpreted the report on numbers and took many more than what the opposition were allowed. We are allowed three in committees, as you know, and the government has six. We said at the time that you are going to leave half the opposition twiddling their thumbs, in effect, and you are going to have an over-concentration of government members having to serve these committees. It would have been more reasonable to have had the five-three-one proposal. There are many implications of this, Mr. Chairman, that I think we should discuss it at a steering committee, as long as it is noted that I certainly feel that this is a very retrograde step.

The Chairman: At the end of this meeting I shall discuss with the members of the steering committee the earliest possible date at which we can meet and I will then call the meeting.

Some hon. Members: Agreed.

• 0950

All right, we shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1984. We have before us today Votes 100 and 105 relating to the Canadian Transport Commission. Is it the wish of the committee to consider these votes together? It is agreed. Thank you.

TRANSPORT

B—Canadian Transport Commission

Vote 100—Canadian Transport Commission—Operating expenditures.....\$35,288,000

Vote 105—Canadian Transport Commission—Contributions.....\$25,500,000

The Chairman: I welcome this morning Mr. John Gray, Q.C., Vice President of the Canadian Transport Commission. I

[Traduction]

parlementaire du ministre des Transports et les porte-parole des deux partis de l'Opposition ou leurs substituts. Cet article du rapport du Sous-comité a été proposé par M. Nowlan.

M. Nowlan: Cet article, car le reste est simplement vu de côté.

Le président: En effet.

M. Nowlan: Je ne suis pas vraiment d'accord avec M. Blaikie. Le porte-parole de son parti au comité directeur n'est pas là et je pense qu'il sera peiné autant que nous lorsqu'il sera informé de cette affaire du système de créneaux horaires. Je n'insisterai pas davantage du moment que c'est consigné au compte rendu, pour ce qui est de l'opposition... et, franchement, le président lui-même a eu une réaction très négative... il y a en fait une protestation publique contre cette chose et nous verrons ce que nous pouvons faire de plus. Avec tout le respect dû au secrétaire parlementaire du ministre des Transports, nous ne reprendrons pas tous les débats sur la réforme parlementaire, mais certains d'entre nous qui ont participé au Comité sur la procédure ont eu l'impression que, dans la composition des comités, on a quelque peu déformé l'intention du rapport du comité parlementaire; en fait, le gouvernement a interprété le rapport en se basant sur les chiffres et s'est nommé plus de membres par rapport à ce que l'Opposition avait droit. Comme vous le savez, nous avions droit à trois membres par comité et le gouvernement à six. À l'époque, nous avons dit que la moitié des députés de l'Opposition n'aurait rien d'autre à faire que de se tourner les pouces et qu'il y aurait une surconcentration de députés ministériels à ces comités. La proposition de cinq-trois-un aurait été beaucoup plus raisonnable. Monsieur le président, cela a beaucoup de répercussions et je pense que nous devrions en discuter au comité directeur, pour autant qu'on en prend note, je pense que c'est certainement là une mesure rétrograde.

Le président: À la fin de cette réunion, je discuterai avec les membres du comité directeur du moment où nous pouvons nous réunir au plus tôt et ensuite, je convoquerai la réunion.

Des voix: D'accord.

Très bien, nous allons reprendre l'étude de notre ordre de renvoi touchant le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984. Aujourd'hui, nous étudions les crédits 100 et 105 de la Commission canadienne des transports. Le Comité consent-il à étudier ces crédits ensemble? C'est d'accord. Merci.

TRANSPORTS

B—Commission canadienne des transports

Crédit 100—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement.....\$35,288,000

Crédit 105—Commission canadienne des transports... Contributions.....\$25,500,000

Le président: Ce matin, je tiens à souhaiter la bienvenue à M. John Gray, C.R., vice-président de la Commission

[Text]

do not think Mr. Gray has appeared before the committee before, certainly not in the capacity as leader of the Canadian Transport Commission; and I would like to take this opportunity, Mr. Gray, to welcome you and your officials to our committee.

I would ask you, if you would, to introduce the officials you have with you for the benefit of the members of the committee and the record; and if you have an opening statement, you can proceed to make it as well. Mr. Gray.

Mr. John T. Gray, Q.C., (Vice President, Canadian Transport Commission): Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to start out by introducing the witnesses that I have with me: Mr. Don Foley, who is the secretary of the commission; Mr. Larry Potvin, the Executive Director of the Air Transport Committee; and a witness with whom I am sure you are all acquainted, John Heads, the Executive Director of the Railway Transport Committee.

I do not propose to depart from the practice of the commission in the past and give an opening statement, I have no opening statement. It is my first appearance before the committee. We will try to deal with your questions as quickly and as accurately as we can. I am a lowly vice president, Mr. Chairman, and I hope you will not expect me to be able to conduct myself with the smoothness with which you are probably accustomed in the case of the Canadian Transport Commission, but we will do our best.

The Chairman: I think on this committee we all understand lowly positions rather well.

We will start the questioning then with Mr. Nowlan, and I will take names.

Mr. Nowlan: Thanks, Mr. Chairman, and welcome to the commission either in its lowly state or in its realistic state, appreciating full well that the vice president is there in a commission that has not as yet, as far as I know, had its official head appointed. Of course this is a policy matter and I will not get into that, although quite frankly I think the fact a chairman has not been appointed, perhaps within the commission or outside the commission, is not helpful to the transportation field in Canada.

My questions are on two subjects, Mr. Chairman. One is the Air Canada seat sale, and the other is a touch-in on the section of the Transportation Act involving the commission's involvement with take-overs, and, for example, I am thinking specifically of Cast.

In regard to the seat sale that caused a lot of publicity and generated quite a lot of publicity, where in effect, as far as I am concerned, we Canadians and Air Canada, and eventually CP, were adversely affected because it seemed we got caught out on a limb which was sawed off after we had agreed to let American carriers come into this country with discount sales and then found out at the very last, because of political jurisdictional fights, the Americans did not give the reciprocal agreement. I would like to know specifically, from whoever in

[Translation]

canadienne des transports. Je pense que c'est la première fois que M. Gray comparaît devant le Comité, du moins en tant que leader de la Commission canadienne des transports; je profite de l'occasion pour souhaiter la bienvenue à M. Gray ainsi qu'à ses fonctionnaires.

Je vous demanderais de bien vouloir nous présenter les fonctionnaires qui vous accompagnent pour le bénéfice des membres du Comité et afin que leurs noms soient consignés au compte rendu; si vous avez une déclaration d'ouverture, je vous demanderais de la faire également. Monsieur Gray.

M. John T. Gray, C.R., (vice-président de la Commission canadienne des transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vais commencer par vous présenter mes témoins: M. Don Foley, secrétaire de la Commission; M. Larry Potvin, directeur exécutif du Comité des transports aériens; et un témoin que vous connaissez tous, j'en suis sûr, John Heads, directeur exécutif du Comité des transports par chemin de fer.

Conformément à la coutume passée de la Commission, je n'ai pas de déclaration d'ouverture. Il s'agit de ma première comparution devant le Comité. Nous essaierons de répondre à vos questions le plus rapidement et le plus précisément possible. Je suis un vice-président sans prétention, monsieur le président, et j'espère que vous n'attendez pas de moi la facilité à laquelle vous êtes accoutumés dans le cas de la Commission canadienne des transports, mais nous ferons de notre mieux.

Le président: Je pense que dans ce Comité, nous comprenons très bien les attitudes des gens sans prétention.

Nous allons commencer par M. Nowlan et je vais inscrire les noms de ceux qui veulent prendre la parole.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président, et bienvenue à la Commission, que votre attitude soit sans prétention ou réaliste; nous comprenons très bien que vous êtes vice-président d'une commission dont on n'a pas encore, à ma connaissance, nommé le président. Evidemment, il s'agit là d'une question de politique que je n'aborderai pas, mais je pense franchement que cela n'aide en rien le domaine du transport au Canada du fait qu'aucun président n'a été nommé de l'intérieur ou de l'extérieur de la Commission.

Monsieur le président, mes questions portent sur deux sujets. Il s'agit des ventes de sièges d'Air Canada et de l'article de la Loi sur les transports touchant la responsabilité de la Commission par rapport aux acquisitions, et je pense précisément à Cast.

La question de la vente de sièges a fait l'objet de beaucoup de publicité. Pour ma part, je pense que cela a fait tort aux Canadiens et à Air Canada, et que peut-être cela fera tort un jour au CP car il semble que nous étions coincés sur une branche et qu'on a scié la branche après que nous ayons accepté que les transporteurs américains effectuent des voyages au pays avec ventes à rabais, et que nous ayons constaté à la toute dernière minute, qu'à cause de litiges de compétence politiques, les Américains n'avaient pas donné leur

[Texte]

the commission can give it, just the details and the dates of when, in effect, Air Canada applied, and/or when the American carriers applied, and when the respective reciprocal agreements were given or withheld.

Mr. L.G. Potvin (Executive Director, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would just like to correct a misunderstanding, Mr. Nowlan. We did not allow the American fares to come into effect. We had, in fact, filed precautionary notice against the American fares simply so that they would not come into effect in case Air Canada's fares could not come into effect. The exact dates of all of these transactions I do not have with me today. It was not a case of our having been sawed off at the end of the limb, as you suggested. We had the protection of being able to disallow their fares as well. We had the protection of being able to disallow their fares as well, but in fact that really would not have solved the problem because there were still all those people who were counting on travelling. You may recall that it was almost right up to the last moment that they were uncertain as to whether or not they could take advantage of it. So while we would have been able to take that step, it did not address the problem and hence the minister's negotiations.

• 0955

Mr. Nowlan: Okay, perhaps I should have expected that you might not have the detail, although quite frankly this was a pretty controversial subject. Rather than taking any further time, could I have the assurance, Mr. Chairman, from the witness or the commission, that by letter, which we could attach to the minutes, we could get the sequence of events? I am interested in your comment, Mr. Potvin, that you filed what you called a precautionary note. I must say that that does expand my knowledge of the subject. I did not appreciate that. I did not think that was what happened. I would like to know when that note was filed and how long this thing was kicking around, that we got into this weekend of turmoil and, to me, this Gilbert and Sullivan sad comedy and farce affecting Canadians, who were used as pawns.

I know that to the minister it is more a policy matter, in many ways, but I listened most interestedly to the CBC just as the thing was breaking, with Mr. Armstrong and his counterpart in the States—whose name escapes me—in, I think, the CAB. I listened to that just as this was breaking—it was a *Radio Morning* thing after *The World at 8* or just before *The World at 8*. I have notes of the 501 interview. I gathered the impression that, in effect, agreement and approval had been given to the American carriers and we were sort of caught out.

The other question is: Where was Mr. Armstrong in all this? Are you the replacement for Mr. Armstrong? I found it unique that—while this was affecting the travel plans of Canadians in general—as I understand it, because of his travel plans he was

[Traduction]

accord. Je voudrais que quiconque de la Commission me fournisse les renseignements suivants, à savoir les détails et les dates, à quelles dates Air Canada ou les transporteurs américains ou les deux ont fait une demande et quand les accords de réciprocité respectifs ont été donnés ou retirés.

M. L.G. Potvin (directeur exécutif du Comité des transports aériens): Merci, monsieur le président. D'abord, monsieur Nowlan, je tiens à préciser un malentendu. Nous n'avons pas permis l'application des tarifs américains. En fait, nous avons déposé un avis de précaution contre les tarifs américains de sorte qu'ils n'entrent pas en vigueur si les tarifs d'Air Canada ne pouvaient pas entrer en vigueur. Je n'ai pas en main les dates exactes de toutes ces transactions. On n'a pas coupé la branche sur laquelle nous étions, comme vous l'avez suggéré. Nous étions protégés car nous pouvions également interdire leurs tarifs. Nous avons la protection de pouvoir également interdire leurs tarifs, mais en fait cela n'aurait pas vraiment réglé le problème car il y avait toutes ces personnes qui comptaient pouvoir voyager. Vous vous rappellerez que jusqu'à la dernière minute, elles ignoraient si elles pourraient en profiter. Donc, même si nous avions pu prendre cette mesure, cela n'aurait pas réglé le problème ni aidé les négociations du ministre.

M. Nowlan: Très bien, je n'aurais pas dû m'attendre à ce que vous ayez ces détails, quoique franchement, c'était une question très controversée. Monsieur le président, au lieu de passer plus de temps sur la question, est-ce que le témoin ou la Commission pourrait m'assurer que nous recevrons par lettre, que nous pourrions annexer au compte rendu, des précisions sur la chronologie des événements. Monsieur Potvin, j'ai été intéressé par vos propos lorsque vous avez dit avoir déposé ce que vous appelez une note de précaution. Je dois dire que cela ajoute à ma connaissance du sujet. Je n'avais pas compris cela. Je ne pensais pas que cela s'était passé de cette manière. J'aimerais savoir quand cette note fut déposée et depuis quand la question était débattue lorsqu'est arrivée cette fin de semaine houleuse, cette comédie et farce à la Gilbert et Sullivan qui a affecté les Canadiens qui ont été utilisés comme otages.

Je sais que pour le ministre, c'est plus une question de politique de bien des façons, mais j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'émission de Radio-Canada anglais avec M. Armstrong et son homologue américain dont le nom m'échappe, mais je pense que c'est le représentant CAB au moment où la chose s'est produite. C'était l'émission *Radio Morning* juste après ou juste avant *The World at 8*. J'ai pris des notes de l'entrevue 501. L'impression que j'en ai eue, c'est qu'en fait nous avions donné notre accord et notre autorisation aux transporteurs américains et que nous étions pris en quelque sorte.

Voici mon autre question: quel était le rôle de M. Armstrong dans tout cela? Est-ce que vous remplacez M. Armstrong? J'ai trouvé très bizarre qu'il n'ait pas participé directement aux transactions avec son homologue américain au début de cette

[Text]

not directly involved in dealing with his counterpart when this started to blow up. Are you the one who dealt with the American counterparts, or was it just the minister dealing with some person in the CAB?

Mr. Potvin: I think the minister has explained that there were a number of people involved in the negotiations themselves. There were the negotiations through External Affairs and there were some negotiations between the aeronautical authorities. No, I am not the replacement for Mr. Armstrong. Mr. Armstrong is the chairman of the committee and I am the executive director.

Mr. Nowlan: Is Mr. Armstrong here today?

Mr. J. Gray: No, Mr. Armstrong is not here today. The long-standing custom has been that the president, or whoever is acting for the president, appear. It is not normal for chairmen of committees to appear.

I would like to say, Mr. Chairman, that, in answer to Mr. Nowlan's request, we would be very happy to provide the committee with a factual chronology of what took place.

Mr. Nowlan: That would certainly be useful. I would appreciate it. We will have it circulated to all members—or attached to the minutes, Mr. Chairman?

The Chairman: I would suggest that at a subsequent meeting we append it to the minutes of the meeting. I think that is the best way to have all members informed.

Mr. Nowlan: How is my time?

The Chairman: You have another eight minutes.

Mr. Nowlan: Okay, I do not think I will take it all. It depends, perhaps, on Mr. Gray's answer to this next question.

Again, I believe in tradition and form. I did not appreciate that there was a tradition that the chairmen of these committees not appear when the head of the commission appeared. But, what I would like to know from Mr. Gray, Mr. Chairman, is was Mr. Armstrong dealing with his counterpart in this matter or was it Mr. Potvin? When did it leave the CTC versus its counterpart, which I gather is the CAB? I would like to get that clarified. When did it become a policy matter from the ministerial office to whomever he dealt with in the States?—and it was not Elizabeth Dole.

The Chairman: Before Mr. Gray speaks, I just want to say that I did not request the CTC to bring the chairmen of the various committees. If the committee wishes, at some point, to talk to Mr. Armstrong, I am sure that can be arranged, but it is not the fault of Mr. Gray.

Mr. Nowlan: Perhaps it will be unnecessary, depending on what I get in this answer.

The Chairman: Mr. Gray.

[Translation]

histoire qui affectait les projets de voyages des Canadiens en général, et cela à cause de ses propres projets de voyages. Est-ce vous qui avez traité avec les homologues américains ou est-ce simplement le ministre qui a traité avec les représentants du CAB?

M. Potvin: Je pense que le ministre a expliqué que bon nombre de personnes avaient participé aux négociations. Il y eut des négociations par le truchement des Affaires extérieures et il y a eu des négociations entre les autorités aéronautiques. Non, je ne remplace pas M. Armstrong. M. Armstrong est le président du Comité et j'en suis le directeur exécutif.

M. Nowlan: M. Armstrong est-il là aujourd'hui?

M. J. Gray: Non, M. Armstrong n'est pas là aujourd'hui. La coutume de longue date c'est que le président ou son remplaçant comparait. Normalement, les présidents des comités ne comparaissent pas.

Monsieur le président, j'ajouterai que pour répondre à la demande de M. Nowlan, nous nous ferons un plaisir de fournir au Comité la chronologie des faits.

M. Nowlan: Ce serait certainement utile et je l'apprécierais. Monsieur le président, est-ce que nous la distribuerions à tous les membres ou l'annexerions-nous au procès-verbal du Comité.

Le président: Je suggère que nous l'annexions au procès-verbal et témoignages d'une réunion subséquente. Je pense que c'est la meilleure façon d'informer tous les membres.

M. Nowlan: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste huit minutes.

M. Nowlan: Très bien, je ne pense pas utiliser tout mon temps. Cela dépendra peut-être de la réponse de M. Gray à ma prochaine question.

Je le répète, je crois à la tradition et à la forme. Je n'ai pas aimé cette tradition que les présidents de ces comités ne comparaissent pas lorsque celui de la Commission comparait. Toutefois, monsieur le président, j'aimerais que M. Gray me dise si c'est M. Armstrong ou M. Potvin qui a traité de cette question avec son homologue américain? À quel moment la CCT en a-t-elle saisi l'organisme correspondant qui est, je pense, le CAB? Je voudrais des précisions là-dessus. À quel moment la chose est-elle devenue une question de politique passant par le bureau du ministre pour être discutée avec le responsable américain? Et je ne pense pas qu'il s'agissait d'Elizabeth Dole.

Le président: Avant que M. Gray réponde, je tiens à dire que je n'ai pas demandé à la CCT d'amener les présidents des divers comités. Si à un moment donné, le Comité désire s'entretenir avec M. Armstrong, je suis sûr que c'est possible, mais ce n'est pas la faute de M. Gray.

M. Nowlan: Ce ne sera peut-être pas nécessaire; tout dépendra de la réponse.

Le président: Monsieur Gray.

[Texte]

• 1000

Mr. Potvin: The issue became a policy issue very quickly, as I am sure you recognize, because in the negotiations or the discussions of the fares that were under consideration, the Americans chose to bring in a matter that was not related to those fares—another issue that concerned another carrier. And because of that, it required the three agencies that are involved in international negotiations—the Department of Transport, External Affairs and the Canadian Transport Commission—to come together to work out the background to a position which was then advanced to the ministers for their consideration.

Now, subsequent to learning of the difficulty, a team went to Washington and was involved in discussions with the counterparts—those are the counterparts in terms of the External Affairs counterparts, the aeronautical authority counterparts and the CAB counterparts. I am sure our members recognize that when a group of that nature goes to negotiations, they have a position that is agreed upon, and beyond the terms of that position, they are not at liberty to go, that is ministerially approved. When it was clear from the negotiations that what the Canadian side was willing to concede at that point in time was not satisfactory to the Americans, the minister had to become involved again and the minister dealt with Mr. Trent.

Mr. Nowlan: Well, just on this further, Mr. Chairman. We all appreciate what happened—the thing blew and there was the public involvement of the minister, and perhaps this will show in your chronology. What I want to try to get at is when the commission, the negotiator for the CTC dealing with the counterpart in the States, realized that the extra ingredient, the other carrier and rights out of Los Angeles to Australia, when that was thrown into the mix. I agree that is when the minister got involved, but as I understand it, and you may be able to correct me on this, Air Canada not only advertised but sold those discount seat sales prior to approval from the CAB. What I am trying to get at here is the explanation of the sequence so that Canadians are not going to be caught in this squeeze again. Since it was very successfully applied by the Americans against us not so long ago, what is to prevent this thing from happening down the road? That is what I am really trying to get at here without obviously trying to cause blame but there is a confrontation.

The minister has already given an explanation, but I want the explanations so that we do not get faced with this . . . Quite frankly, I have my views as to what the deal was and what the minister's involvement was there, but I want to find out the background so that we are not faced with this again, so we can protect ourselves as best we can. That is why I am interested in how involved the CTC was, what the time lag was, and when the extra ingredient of Continental came. Did it come out of the blue? Was it there from the start? And why did Air Canada advertise and sell seats on the discount basis before there was the necessary approval from all the agencies involved?

[Traduction]

M. Potvin: La question est devenue très rapidement politique, comme vous le comprenez, j'en suis sûr, car les Américains ont choisi d'inclure dans les négociations ou les discussions sur les tarifs en question un autre sujet n'ayant rien à voir avec ces tarifs et concernant un autre transporteur. Et à cause de cela, il a fallu que les trois agences participant aux négociations internationales, le ministère des Transports, les Affaires extérieures et la Commission canadienne des transports—se réunissent pour établir la base d'une position qui fut ensuite présentée au ministre pour étude.

Maintenant, après avoir appris cette difficulté, une équipe s'est rendue à Washington et a eu des discussions avec les organismes américains correspondant aux Affaires extérieures, à l'autorité aéronautique et au CAB. Je suis sûr que vous comprenez que lorsqu'un groupe de ce genre va négocier, il a une position approuvée par le ministre et il n'a pas la liberté d'aller au-delà de cette position. Lorsqu'il est devenu clair dans les négociations que les concessions canadiennes ne satisfaisaient pas les Américains, le ministre a dû intervenir à nouveau et traiter avec M. Trent.

M. Nowlan: Bien, juste une autre chose, monsieur le président. Nous comprenons ce qui s'est passé . . . La chose a éclaté et le ministre a dû s'impliquer publiquement et peut-être que votre chronologie des faits le reflétera. Ce que j'essaie de savoir, c'est à quel moment la Commission, le négociateur de la Commission traitant avec son homologue américain s'est rendu compte des éléments additionnels jetés dans ce mélange, l'autre transporteur et les droits pour le trajet de Los Angeles vers l'Australie. Je conviens que c'est à ce moment-là que le ministre s'en est mêlé, mais si j'ai bien compris, reprenez-moi si je me trompe, Air Canada n'a pas seulement annoncé mais a vendu ses sièges à rabais avant l'approbation du CAB. Ce que j'essaie d'obtenir, c'est l'explication chronologique afin que les Canadiens ne soient pas pris dans cette situation à nouveau. Comme les Américains ont utilisé ces techniques contre nous avec succès il n'y a pas tellement longtemps, qu'est-ce qui peut empêcher cela de se reproduire dans l'avenir? C'est là où j'essaie d'en venir, sans vouloir jeter le blâme mais il y a une confrontation.

Le ministre a déjà fourni une explication, mais je veux une explication de sorte que nous n'ayons pas à faire face à ceci . . . Franchement, j'émetts mon opinion sur ce que fut cette entente et sur ce que fut la participation du ministre, mais je veux connaître les faits afin que nous ne soyons pas pris dans cette situation de nouveau, afin que nous puissions nous protéger de notre mieux. C'est la raison pour laquelle je veux connaître quelle fut la participation de la CCT, le délai qu'il y a eu et à quel moment on a ajouté la question de la Compagnie continentale. Est-ce que c'est arrivé tout d'un coup? Est-ce que c'était là depuis le début? Pour quelle raison Air Canada a-t-il annoncé et vendu les sièges à rabais avant d'avoir les approbations nécessaires de toutes les agences visées?

The Chairman: Mr. Potvin.

Le président: Monsieur Potvin.

[Text]

Mr. Potvin: The issue that you are raising, Mr. Nowlan, is a concern that the committee shares. As a matter of fact, following the seat sale, the chairman of the committee wrote to Air Canada and also to other major carriers indicating that the committee was upset by the way in which not only this sale but other sales of a similar nature were handled. The public is advised of the cost of a ticket before the CTC has had an opportunity to see whether it is compensatory and the committee has suggested that there will have to be some changes made.

Now, we have a working group at the present time examining how we might in fact achieve that without stifling the marketing initiative of the carriers, because that is the countervailing argument. They need that kind of sudden burst on the market to pick up the advantages that they see to seat sales or discount fares of any type. So what we are trying to do is come up with some procedure that will preserve that for the carriers but offer a safeguard to the people who buy the tickets, that in fact, they have been reviewed and that they will be allowed.

• 1005

Mr. Nowlan: We hope to develop a range, and you are right—the issue this committee dealt with on a domestic air policy report, regulation versus deregulation.

Mr. Chairman, the letter Mr. Potvin mentioned, was that a public letter? Could we get a copy of that sent around to the committee, too? Certainly I would be interested in it; and whether it is the interest of other members to have it with the minutes, I do not know. But it is a public letter, I wonder if we could have that to see just what was said. I think there was something in the papers about it, but I have not seen the letter. I will not get on to cash, because my friend, Mr. Forrestall, will ask the questions, or at least one of them, that I wanted to ask on the section of the act which deals with takeovers. But could we have that letter and/or whatever else, memos, on this issue?

Mr. Potvin: I do not know that it would qualify as a public letter, but I see no reason why the committee should not have it, and we will attach that to the explanation of the chronological sequence of events.

The Chairman: Thank you, Mr. Potvin. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: That is fine for the first round. That is my time for now.

The Chairman: Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, my question has to do with something I have brought up here many times before. Unfortunately, I have to keep bringing it up. I am talking about Winnipeg—Farlane route out of Winnipeg.

The commissioners will be aware that after hearings in August of last year, 1982, the last two additional camper specials, of the six additional ones that were ordered by the

[Translation]

M. Potvin: Monsieur Nowlan, le Comité partage votre préoccupation. En fait, après la vente de sièges, le président du Comité a écrit à Air Canada ainsi qu'aux autres principaux transporteurs en disant que le Comité était inquiet de la façon dont non seulement cette vente mais d'autres ventes semblables avaient été faites. Le public est informé du coût d'un billet avant que la CCT ait l'occasion de déterminer s'il est compensatoire et le Comité a suggéré qu'il faudra apporter certains changements.

Nous avons maintenant un groupe de travail qui étudie la question de savoir comment nous pouvons faire cela sans paralyser les initiatives de commercialisation des transporteurs, car c'est là l'argument en contre-poids. Ils ont besoin de ce genre de percée soudaine sur le marché pour récolter les bénéfices qu'ils voient de la vente de sièges ou de tarifs à rabais de tout type. Nous essayons donc d'établir une procédure qui n'enlève pas cette liberté d'action aux transporteurs tout en garantissant aux acheteurs du billet qu'en fait, les tarifs ont été étudiés et qu'ils sont autorisés.

M. Nowlan: Nous espérons développer un moyen terme, et vous avez raison, ce comité a traité de la question lors de son étude du rapport sur la politique du transport aérien au Canada, de la réglementation versus la déréglementation.

Monsieur le président, la lettre à laquelle M. Potvin a fait allusion est-elle un document public? Pourrait-on également en envoyer un exemplaire au Comité? Je serais certainement intéressé de l'avoir et elle pourrait être annexée au procès-verbal, si cela intéresse les autres députés. Mais s'il s'agit d'un document public, je me demande si nous pourrions l'avoir pour voir ce qui a été dit précisément. Je pense qu'il en était question dans les journaux, mais je n'ai pas lu la lettre. Je ne parlerai pas de Cast, car mon ami, M. Forrestall, posera des questions à ce sujet ou du moins une, mais j'avais une question sur l'article de la Loi traitant des acquisitions. Mais pourrions-nous obtenir cette lettre ou un autre document, une note de service, sur cette question?

M. Potvin: Je ne sais pas s'il s'agit d'un document public, mais je ne vois aucune raison pour laquelle le Comité ne pourrait pas l'avoir et nous l'annexerons avec l'explication du déroulement chronologique des événements.

Le président: Merci, monsieur Potvin. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Ça va pour le premier tour, j'ai terminé.

Le président: Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, ma question porte sur quelque chose que j'ai soulevé en comité à de nombreuses reprises. Malheureusement, je dois sans cesse la remettre sur le tapis. Il s'agit du trajet Winnipeg—Farlane en partant de Winnipeg.

Les commissaires sauront qu'après les audiences tenues en août 1982, on a annulé les deux derniers trains spéciaux pour campeurs, des six trains additionnels ordonnés par la société

[Texte]

CTC earlier that year, were cancelled. This was as the result of a further hearing in August of last year, a result of VIA applying to the CTC to have another look at their decision. At that time the order that came out of that hearing—I believe it was order R-234260—meant VIA was ordered to consult about the schedules of trains 7 and 8, consult with all the parties concerned about service along that line.

Now, Mr. Gray, you will have been in receipt of a letter from the Minister of Transport in Manitoba, Mr. Uskiw, dated February 15, in which he makes the arguments I would also want to make, that there was not this consultation that was required of VIA by the CTC; that indeed if they consulted anybody they only consulted some of the parties concerned. What they did with others, like the Manitoba government and the Winnipeg—Farlane Campers' Association, was simply inform them after the fact: they got a letter in December saying this is the proposed schedule. All the communications between VIA, the campers and the Government of Manitoba have had the tone of *fait accompli* rather than saying: We would like to invite you to a meeting, at which point we are going to set up a proposed schedule. In the meantime, of course, VIA provides no evidence of why it has to schedule trains the way it does. It refuses to provide the appropriate statistics. It seems to be only responding to a few outfitters outside of Capreol in designing its schedule for trains 7 and 8.

The present schedule, as it is proposed—and I understand is not yet approved by the CTC—leaves the campers, I am talking about hundreds of people who do not have any other access to their camps, totally unable to get to their camps for the months of September and October. The only way they could get down is if they went down Saturday at midnight and came home again Sunday at 6.00 in the morning. That is hardly a convenient service; it is hardly any service at all.

I understand that another order of the CTC, order R-34447 which has to do with a train going from Quebec City to Rivière-à-Pierre. This was a hearing held after the additional trains along the Winnipeg—Farlane route were cancelled. You had a hearing about a dispute about when the train would leave. Would it leave at 5.30 on Friday or would it leave at 6.30, so people could get from work to the train? So here we have a hearing being held over an hour or so, and yet the Winnipeg—Farlane Campers' Association cannot get a hearing on not being able to get to their camps for two whole months, if the scheduled trains 7 and 8 as now proposed were to be approved. Indeed, they cannot get a hearing and—I talked to them yesterday—they cannot get an answer to their letter to you of March 16; not to you, rather—my mistake—but to Mr. O'Hara, secretary of the RTC. They wrote the Railway Transport Committee on March 16 and they have not heard a thing yet from you as to what your intention is.

[Traduction]

plus tôt au cours de la même année. Cela a été fait à l'issue d'une autre audience tenue en août de l'an dernier, après que VIA ait demandé à la CCT de revoir leur décision. A cette époque, l'ordonnance R-234260, je pense, émise à la suite de l'audience signifiait qu'on ordonnait à VIA d'avoir des consultations au sujet des horaires des trains 7 et 8, de consulter toutes les parties visées par le service le long de cette ligne.

Maintenant, monsieur Gray, vous avez sans doute reçu une lettre du ministre des Transports du Manitoba, M. Uskiw, datée du 15 février, vous exposant les arguments que je veux également reprendre voulant que VIA n'ait pas procédé à cette consultation que lui demandait la CCT; qu'en fait, s'ils ont consulté quelqu'un, ils ont uniquement consulté quelques-unes des parties visées. Pour ce qui est des autres, comme le gouvernement manitobain et la *Winnipeg—Farlane Campers' Association*, ils furent simplement informés par lettre du fait accompli. En décembre, ils reçurent une lettre les informant des horaires proposés. Toutes les communications entre VIA, les campeurs et le gouvernement du Canada avaient le ton du fait accompli au lieu de dire: nous aimerions vous inviter à une réunion au cours de laquelle nous établirons un projet d'horaires. Entre-temps, bien sûr, VIA n'a fourni aucune explication disant pourquoi ils ont établi l'horaire de cette façon. On refuse de fournir les chiffres pertinents. Il semble que l'horaire des trains 7 et 8 ne soit fait qu'en fonction de quelques pourvoyeurs à l'extérieur de Capreol.

L'horaire actuel, tel que proposé, et je crois savoir que la CCT ne l'a pas encore approuvé, laisse les campeurs dans l'impossibilité de rejoindre leurs camps pendant les mois de septembre et d'octobre, et je parle de centaines de personnes pour lesquelles il n'y a pas d'autres moyens de se rendre à leurs camps. La seule façon dont ils pourraient s'y rendre, ce serait de partir le samedi soir à minuit et de revenir chez eux le dimanche à six heures du matin. C'est loin d'être un service commode. C'est loin d'être un service.

Je crois savoir qu'il y a une autre ordonnance de la CCT, l'ordonnance R-34447, touchant le train allant de la ville de Québec à Rivière-à-Pierre. Cette audience eut lieu après l'annulation de trains additionnels sur le trajet Winnipeg—Farlane. L'audience portait sur un litige au sujet de l'heure de départ du train. Il fallait déterminer si le train partirait à 17h30 le vendredi ou à 18h30 de sorte que les personnes puissent prendre le train après le travail. Donc, nous avons là une audience tenue au sujet de l'heure de départ et toutefois la *Winnipeg—Farlane Campers' Association* ne peut pas obtenir l'audience sur le fait qu'ils ne sont pas en mesure de se rendre à leur camp pendant ces deux mois au complet, si les horaires des trains 7 et 8 tels que proposés sont adoptés. En fait, non seulement ils ne peuvent obtenir une audience mais... je leur ai parlé hier... ils ne peuvent même pas obtenir une réponse à la lettre du 16 mars qu'ils vous ont adressée; pas à vous, je m'excuse, mais plutôt à M. O'Hara, secrétaire du Comité du transport ferroviaire. Ils ont écrit au Comité du transport ferroviaire le 16 mars et jusqu'ici, ils n'ont rien reçu de vous quant à savoir quelles sont vos intentions.

[Text]

[Translation]

• 1010

I also understand that the request of the Minister of Transport in Manitoba that there be a meeting of officials of VIA, of CN, of the CTC, of the Winnipeg—Farlane Campers' Association and of the Northern Ontario Tourist Outfitters Association, that that has not yet happened and that request has not been responded to.

So what I am asking is, will the CTC be granting these requests, either for a hearing or at least for a meeting, but preferably for a hearing and/or a meeting, before it approves the summer schedule for trains 7 and 8 which VIA put before it on December 20, so that natural justice might be served, so that these people would get a chance to really have some input into what that schedule will be, and so that we might finally get proper rail service to these hundreds of people who clearly need it?

Even though it is a small train, I keep bringing it up because here we have a classic case of VIA Rail not wanting to provide service to people who are devoted passenger rail clients, and it bothers me no end. I was wondering if you could bring me up to date on what the CTC plans to do about this.

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, I have been advised that the letter that was written to the Railway Transport Committee has in fact been answered just recently. I personally have not seen the letter and I do not know what the answer contains. I will ask Dr. Heads if he can elaborate on my answer in a moment.

With regard to your other question, namely whether a public hearing will be held, that is a decision which must be made by the Railway Transport Committee and the vice president does not have authority to tell the Railway Transport Committee how to carry out its quasi-judicial responsibilities. It has to have independence to deal fairly and objectively with the subject matters that are before it.

I would be glad, in my capacity as vice president, however, to bring your concern and the transcript of the remarks that you have made to the attention of the Railway Transport Committee so that it may take your remarks into consideration along with all the other representations that it gets, in determining whether a hearing is justified or not.

Dr. Heads, can you add anything respecting the answer that was given?

Mr. J. Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Gray. I am afraid, Mr. Blaikie, I am not going to be able to give a complete response to the question that you have just asked, and I think we may have to come back to you later.

The situation at the moment, as I think you mentioned, is that trains 7 and 8 are providing service until May 18. These depart on Friday evening from Winnipeg at 8.00 p.m. and return to arrive in Winnipeg on Monday at 9.15 a.m. The schedule that VIA is putting in for the summer has not yet been finalized; but on the basis of the service provided last year, there was a departure at 5.50 on Friday evenings and a

Je crois également savoir qu'on n'a pas répondu à la demande du ministère des Transports de l'Alberta pour une réunion entre les représentants de VIA, du CN, de la CCT, de la *Winnipeg—Farlane Campers' Association* et de la *Northern Ontario Tourist Outfitters Association* et que rien ne s'est produit.

Je vous demande si la CCT accèdera à ces demandes, soit en accordant une audience ou au moins une réunion, mais de préférence une audience ou une réunion ou les deux, avant qu'elle approuve l'horaire d'été proposé le 20 décembre par VIA pour les trains 7 et 8, de sorte à servir la justice naturelle et pour que ces gens aient l'occasion de s'exprimer sur cet horaire et de sorte que nous obtenions en fin de compte les services ferroviaires dont ces centaines de personnes ont clairement besoin?

Quoique ce soit un petit train, je remets constamment la question sur le tapis car nous avons un cas classique où VIA Rail ne veut pas fournir le service à des gens qui sont les clients dévoués du service pour voyageurs et cela me préoccupe énormément. Je me demande si vous pourriez me dire ce que la CCT prévoit de faire à ce sujet.

M. J. Gray: Monsieur le président, on m'informe qu'on a répondu tout récemment à la lettre adressée au Comité du transport ferroviaire. Personnellement, je n'ai pas lu la lettre et j'ignore en quoi consiste la réponse. Dans un moment, je demanderai à M. Heads s'il peut apporter plus de précisions.

Quant à votre autre question, à savoir s'il y aura une audience publique, la décision doit être prise par le Comité du transport ferroviaire et le vice-président n'a pas l'autorité de dire à ce comité comment s'acquitter de ses responsabilités quasi judiciaires. Il doit être indépendant afin de traiter de façon juste et objective les questions dont il est saisi.

Toutefois, en tant que vice-président, je me ferai un plaisir de soumettre à l'attention du Comité du transport ferroviaire vos commentaires et la transcription de ceux-ci afin qu'il en tienne compte ainsi que les autres doléances qu'il reçoit pour décider si une audience est justifiée ou non.

Monsieur Heads, pouvez-vous ajouter quoi que ce soit à la réponse que j'ai donnée?

M. J. Heads (directeur exécutif, Comité du transport ferroviaire, Commission canadienne des transports): Merci, monsieur Gray. Monsieur Blaikie, je crains de ne pouvoir donner une réponse complète à votre question et je pense que nous devons y revenir tout à l'heure.

Comme vous l'avez dit, la situation présente, c'est que les trains 7 et 8 assurent le service jusqu'au 18 mai. Ces trains quittent Winnipeg le vendredi soir à 20h00 et reviennent à Winnipeg les lundis à 09h15. L'horaire présenté par VIA pour l'été n'a pas encore été finalisé, mais d'après le service fourni l'an dernier, il y avait un départ à 17h50 le vendredi et le retour avec départ à 18h10 le dimanche, avec un service extra

[Texte]

return leaving at 6.10 on Sunday, with extra long service to cover the long weekends of Thanksgiving and Labour Day.

The situation in respect of a meeting between VIA, CN and the campers' association has indeed, Mr. Blaikie, as you said, been addressed in the letter that was received from the Manitoba Minister of Transportation. A reply has now been sent to that letter and we can make copies of this available to the committee, although I regret I do not have them with me today. The position that the committee has taken is that the consultation in the first instance should be between the province, VIA and CN, and that the commission should not be involved in this first round of negotiations. I think the problem that has arisen on this is whether in fact a first round of negotiations has already taken place, because there has been a lot of exchange of allegations by VIA that they have met with the province and counter-allegations by the province that they have not met with VIA.

• 1015

I would agree with what you are suggesting, Mr. Blaikie, that this type of failure to communicate is frustrating and unproductive all around.

Our acting president has said that she will take the matter back to the committee and the committee, I am sure, will reconsider the matter and determine either whether it wishes to hold a hearing, which it did not when it last deliberated on the project, or at least whether it wishes to send staff to attend the meeting in Winnipeg and at least try to get the channels of communication open again, as you indicated.

Mr. Blaikie: I am wondering what train you were referring to when you talked about a Sunday return? Which train were you referring to, the camper or trains 7 and 8?

Mr. Heads: No, I was referring to the camper.

Mr. Blaikie: All right. But that is beside the point, you see. Because, okay, the camper runs on certain weekends and when it runs there is good service. I am talking about the weekends on which the camper does not run, and therefore those weekends on which the campers will have to rely on the schedule that is being proposed for trains 7 and 8. What I am saying is that they are then unable to get to their camps unless they are prepared to miss work on Monday. That is the problem. So you know, with respect, to cite the service that exists when the camper is running does not solve the problem of the weekends when it is not.

I think the CTC was wise in the first place last year to order VIA, if they wanted to have 7 and 8 schedules that prohibited campers from getting to their camps on the weekend, to run additional special camper trains so that they could in fact get to their camps. That seems to me to be the price that VIA should have to pay if it wants to run its trains in a way that keeps them from going there on the weekends.

The solution, in my view—and I am not speaking for the campers here necessarily—the best of all possible worlds is to

[Traduction]

long pour la longue fin de semaine de l'Action de grâces et du Jour du travail.

Comme vous l'avez dit, monsieur Blaikie, la question d'une réunion entre VIA, le CN et l'Association des campeurs a été soulevée dans une lettre provenant du ministère manitobain des Transports. On a répondu à cette lettre et nous pouvons en faire des copies pour le Comité, quoique je regrette de ne pas les avoir en main. La position du comité, c'est qu'au départ, la consultation devrait se faire entre la province, VIA et le CN et que la Commission ne devrait pas participer à cette première ronde de négociations. Je crois que le problème à ce propos est de savoir si, en vérité, il y a déjà eu une première ronde de négociations car VIA dit avoir rencontré la province et la province dit ne pas avoir rencontré VIA.

Vous avez tout à fait raison de dire, Monsieur Blaikie, qu'un manque de communication du genre est tout à fait frustrant et ne donne aucun résultat pour quiconque.

Notre présidente intérimaire a bien dit qu'elle en saisisait de nouveau le Comité et le Comité, j'en suis sûr, reverra encore une fois la question et décidera s'il désire des audiences ou non, ce qui ne fut pas le cas lors de la dernière étude du projet, ou tout au moins s'il désire envoyer quelqu'un du personnel à la réunion de Winnipeg pour au moins rétablir les communications, comme vous l'avez dit.

M. Blaikie: De quel train s'agit-il, ce train de retour du dimanche dont vous avez parlé? De quel train parlez-vous, du train des campeurs ou des trains 7 et 8?

M. Heads: Non, je parlais du train des campeurs.

M. Blaikie: Parfait. Mais cela ne répond pas à la question. Bon, cela va, le train des campeurs fonctionne certaines fins de semaine, et lorsque c'est le cas, le service est bon. Mais moi, je vous parle des fins de semaine où le train des campeurs ne fonctionne pas et il s'agit donc de fins de semaine où les campeurs doivent se fier à l'horaire proposé pour les trains 7 et 8. Ce que j'essaie de vous faire comprendre, c'est qu'il leur est impossible de se rendre à leur camp d'été à moins qu'ils ne soient prêts à se porter absents du travail le lundi. Voilà le problème. Donc, avec tout le respect que je vous dois, citer le service qui existe quand le train des campeurs fonctionne ne résoud pas le problème de ces fins de semaine où ces trains ne circulent pas.

Je crois que la CCT fut sage, l'an dernier, d'exiger de VIA, si cette société tenait absolument à avoir les horaires 7 et 8 qui empêchent les gens de se rendre à leurs camps en fin de semaine, qu'elle ajoute des trains spéciaux pour campeurs afin, justement, que ces gens puissent se rendre à leur camp. Ce me semble être le prix que devra payer la société VIA si elle tient absolument à faire circuler ses trains de façon à empêcher les gens de se rendre à leur chalet en fin de semaine.

A mon avis, et je ne parle pas nécessairement pour les campeurs, la solution serait tout simplement de faire circuler le

[Text]

run the camper more often, as the CTC decided in early 1982. I did not really expect—I appeared as a witness at the hearing in August, 1982—that that decision would be overturned. I was astounded when it was. And apparently it was on some sort of legal technicality that VIA literally defeated the CTC on that day, because they were not within their proper rights to order VIA to run those trains and not provide subsidy or something like that. I do not completely understand what transpired at that hearing and why such a good order on the part of the CTC was overturned.

I would like your side of the story on that, because I have heard VIA's side of the story. They say they did not really mean to do away with the campers; they were just trying to straighten out a legal technicality. So in the interests of a legal technicality, people cannot get to their camps for two months now.

What is the CTC interpretation of what went on at that hearing in August, 1982, which had this undesirable result?

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, I think I should respond to that question.

Once again, it has been a longstanding tradition of the commission, and I think we have no choice in that, that when a public hearing is held and the commission issues a decision its reasons are in that decision. It is impossible for us to say what was in the minds of the particular commissioners that signed that particular decision, or to elaborate on it or apologize for it or defend it. So I am afraid that is the type of question that we really cannot answer.

The Chairman: Mr. Blaikie, you have another couple of minutes.

Mr. Blaikie: I am just trying to get clear what I am being told here, then, as regards the foreseeable future, because we are talking about a schedule that is to go into effect on May 18. There is not a heck of a lot of time left.

I think that the CTC has a responsibility not just to allow the lack of communication, the continuing lack of communication—there is no sign of its letting up between VIA and the Government of Manitoba and the campers because VIA is maintaining that it has consulted, and others—I think rightly—are maintaining that they have not been consulted, that they have only been informed.

You have had a hearing, as I said earlier, about a dispute over an hour. Here we have a dispute about no access for two months. I think the CTC, as a guardian of passenger rail service, has a responsibility to get in there and hold a hearing and to see that justice is done. I am not completely happy with the notion that you feel you really should not get involved at this time, that you should just send someone to a meeting, a

[Translation]

train des campeurs plus souvent, comme l'a décidé la CCT au début de 1982. J'ai comparu à titre de témoin à l'audience du mois d'août 1982 et je ne m'attendais vraiment pas à ce que cette décision soit renversée. J'ai été étonné quand je l'ai appris. Apparemment, VIA a réduit en déconfiture littéralement la CCT ce jour-là à cause d'une technicalité juridique parce que la CCT n'avait pas vraiment compétence pour ordonner à VIA de faire circuler ces trains sans fournir de subvention ou quelque chose du genre. Je ne comprends pas tout à fait ce qui est arrivé lors de cette audience et pourquoi on a renversé cette décision de la CCT qui était vraiment la bonne.

J'aimerais bien que vous me disiez vous-même ce qu'il en a été parce que j'ai entendu ce qu'avait à dire VIA à ce propos. La société prétend qu'elle ne voulait pas vraiment abandonner les trains de campeurs, elle essayait tout simplement de résoudre une petite difficulté juridique. Cependant, comme résultat de cette petite difficulté juridique qu'on a réussi à régler, les gens ne peuvent plus se rendre à leur camp pendant deux pleins mois.

Quelle est l'interprétation de la CCT quant à ce qui s'est produit lors de cette audience du mois d'août 1982 et qui a mené à ce résultat fort peu désirable?

M. J. Gray: Monsieur le président, je crois qu'il me revient de répondre à cette question.

Encore une fois, c'est une tradition très vieille de la Commission et je crois que nous n'avons pas le choix en la matière, que lorsqu'il y a une audience publique et que la Commission en vient à une décision, les raisons y menant se trouvent dans le rapport. Il est impossible pour nous de dire ce à quoi pensaient précisément les commissaires qui ont rendu cette décision ce jour-là, ni d'y ajouter quelques détails, de la défendre ou même d'offrir des excuses. Donc, je crois que c'est là exactement le genre de question à laquelle il nous est impossible de répondre.

Le président: Monsieur Blaikie, il vous reste encore quelques minutes.

M. Blaikie: J'essaie tout simplement de savoir ce qui se passera dans un avenir plutôt immédiat, car il s'agit ici d'un horaire qui doit entrer en vigueur dès le 18 mai. Il ne nous reste pas grand temps.

Je crois que la CCT a une certaine responsabilité en la matière et doit voir à ce que l'état actuel de manque de communication ne se prolonge pas car rien ne laisse croire que le problème qui existe entre VIA, le gouvernement du Manitoba et les vacanciers sera résolu car VIA maintient mordicus qu'elle fait de la consultation et les autres, à juste titre, me semble-t-il, maintiennent qu'on ne les a jamais consultés, qu'on n'a fait que les informer.

Comme je l'ai dit plus tôt, vous avez tout de même organisé une séance pour entendre des gens qui divergeaient d'opinions quant à savoir si on devait avancer ou reculer d'une heure le départ prévu d'un train. Tandis que dans le cas qui nous occupe, il s'agit de gens qui seront sans service pendant deux mois. Je crois que la CCT, gardienne du service de train pour passagers, a comme responsabilité de se mêler de la question, d'organiser des audiences et de voir à ce que justice soit faite.

[Texte]

meeting you have no guarantee will even be called. They have asked you to call that meeting.

[Traduction]

Je ne suis pas vraiment heureux de vous entendre dire qu'on croyait que vous ne devriez pas vous immiscer dans le débat à l'heure actuelle, que vous devriez tout simplement envoyer quelques vagues personnes à une réunion et ladite réunion, personne ne nous garantit même qu'elle aura lieu.

• 1020

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, there are really two matters involved here. One is whether we commented on a decision in the past, on which I cannot depart from what I have said.

Mr. Blaikie: I am not on the past; I am asking what you are doing in the future.

Mr. J. Gray: As far as the future is concerned, of course anyone is able to make any application they wish to the Railway Transport Committee, which will be dealt with in an objective fashion, as we try to do in case of all applications. I repeat: You feel quite strongly, Mr. Blaikie, that there should be a public hearing, and I will be glad to bring your views to the attention of the Railway Transport Committee in their administration of this problem, and I am sure your views will be given careful consideration.

Mr. Blaikie: I hope, Mr. Chairman, that they be given careful consideration and that they will be accepted, because they are not just my views, they are the views of literally hundreds of people who will not be able to have access to a major investment they have made over the years in their cottages, etc., if VIA gets away with, one, not consulting, and two, catering to only one special-interest group on that line and pretending that they are in the business of serving people who actually need passenger rail service. Here they have one of the most historically devoted clientele but they are simply abandoning them. They are saying, hike your canoe overland or something.

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, I would like to add that, of course, we are fully conversant of the fact that Mr. Blaikie represents not only himself but also the people in his constituency, and is speaking for them.

The Chairman: Thank you, Mr. Blaikie. Normally I would go to Mr. Bockstael now, but Mr. Ellis has other commitments and Mr. Bockstael has agreed to go to Mr. Ellis first. So, Mr. Ellis, you are on.

An hon. Member: You are a nice fellow.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I will be fairly brief, but there are some things I would like to talk to the CTC about. Basically I would like to talk to the CTC in regard to air matters, and I would like to start by discussing the \$1.5 million allocated, on page 29 of the main estimates, for payment of operating subsidies to regional air carriers.

M. J. Gray: Monsieur le président, il y a vraiment deux problèmes ici. Tout d'abord, à savoir si nous avons fait un commentaire sur une décision prise par le passé et je ne puis changer ce que j'ai dit.

M. Blaikie: Il ne s'agit pas du passé; je vous demande ce que vous allez faire pour l'avenir.

M. J. Gray: Pour l'avenir, évidemment, toute personne peut faire une demande au Comité du transport ferroviaire qui en traitera de façon objective, comme nous essayons de le faire pour toute demande qui nous est présentée. Je le répète: vous croyez fermement, monsieur Blaikie, qu'il devrait y avoir audience publique et je serai heureux de saisir le Comité du transport ferroviaire de vos idées, car c'est ce comité qui administre dans ce domaine, et je suis sûr que ce comité étudiera vos propos avec beaucoup de sérieux.

M. Blaikie: J'ose espérer, monsieur le président, que mes idées seront traitées avec tout le sérieux qu'il faut et qu'elles seront acceptées car il ne s'agit pas seulement de mes idées, il s'agit de ce que pensent littéralement des centaines de gens qui ne pourront pas avoir accès à un investissement très important qu'ils ont fait lorsqu'ils ont décidé de bâtir ces chalets et ces camps et ainsi de suite, surtout si VIA réussit à s'en tirer, premièrement, sans consultation aucune et, deuxièmement, en ne s'occupant que des intérêts d'un petit groupe desservi par cette voie ferrée, tout en prétendant vouloir servir ces gens qui ont vraiment besoin d'un service pour passagers. Nous avons ici une clientèle des plus dévouées, historiquement, qui se voit tout simplement abandonnée. VIA dit tout simplement à ces clients d'aller se tailler un portage quelque part pour leur canot ou quelque chose du genre.

M. J. Gray: Monsieur le président, j'aimerais tout simplement ajouter que nous savons fort bien que M. Blaikie ne représente pas que lui-même ici, mais aussi toutes les personnes de sa circonscription et il parle en leur nom.

Le président: Merci, monsieur Blaikie. Normalement, je devrais céder la parole à M. Bockstael, mais M. Ellis a d'autres engagements et M. Bockstael ne voit pas d'inconvénient à ce qu'il prenne la parole avant lui. Donc, monsieur Ellis, à vous la parole.

Une voix: Ce que vous êtes gentil.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Je ne m'éterniserai pas, mais il y a certaines questions dont j'aimerais saisir la CCT. J'aimerais donc aborder la question du transport aérien et discuter tout d'abord des 1.5 million de dollars accordés, à la page 29 du budget des dépenses, pour subventions de fonctionnement aux transporteurs aériens régionaux.

[Text]

Can someone on the commission, Mr. President, or some of your staff tell me which carriers are receiving the subsidy, and what are the amounts? I do not ask you to be specific to the dollar and cents, but in general terms.

Mr. J. Gray: Air carriers receiving the subsidy are Quebecair and Eastern Provincial Airways. I believe the subsidy amounts to \$1.5 million and it is divided between the two carriers. I read the figures last night, but I do not remember the exact figures. I am sure Mr. Potvin will have them by the time I finish trying to answer your question.

I believe in the case of Eastern Provincial Airways the subsidy covers services to Goose Bay, Labrador, to the Magdalen Islands and on the service between Halifax and Charlottetown. In the case of Quebecair, the subsidies cover services to the north shore of the St. Lawrence, as far as Blanc-Sablon. These are subsidies that have been paid for a long period of time. I think the amount has been reduced a bit in recent years. I think that is about all I can tell you in the way of detail; perhaps by now Mr. Potvin has the actual figures.

Mr. Potvin: As to how the actual subsidy is paid is a function of the plane that the carrier places on routes for which they are eligible to be subsidized. As Mr. Gray has indicated, for the year just past, the government has put a cap on the amount of subsidy money available, \$1.5 million, so they will receive a split of that money, depending upon the claim they make for the routes that are eligible for subsidy. Quebecair, for example, has indicated that their loss on the route for which they are eligible for subsidy will be in the order of \$800,000.

• 1025

Mr. Ellis: Did you indicate that EPA would have a balance of \$700,000?

Mr. Potvin: No, sir, it does not. EPA has put in a claim for \$1.3 million. Now those will have to be audited. After they are audited to see whether in fact what they have claimed is appropriate or authorized under the subsidy, then there will be an allocation as a percentage of the total funds available.

Mr. Ellis: You used the terms, Mr. Potvin, "claims" and "eligibility". What qualifies a carrier for support, for subsidies? How are the claims put in, and what makes an airline eligible? For example, would you not have a similar circumstance to those routes that the vice-president mentioned a moment ago? Would you not have a similar circumstance in the north of Saskatchewan, in northern Ontario, in northern Manitoba and perhaps to a lesser degree, in the northern interior of British Columbia? How are these claims justified? How does one become eligible?

Mr. Potvin: At the present time, Mr. Ellis, the subsidy policy is very narrow. The origin of it is in the development of

[Translation]

Quelqu'un de la Commission, monsieur le président, ou du personnel, pourrait-il me dire combien de transporteurs sont subventionnés et pour quels montants? Je ne veux pas des chiffres précis en dollars et en cents, mais en général seulement.

M. J. Gray: Les transporteurs aériens subventionnés sont Québecair et Eastern Provincial Airways. Je crois que la subvention se monte à 1.5 million de dollars répartis entre les deux. J'ai vu les chiffres hier soir, mais je ne me souviens pas des détails exacts. Je suis sûr que M. Potvin les aura trouvés d'ici à ce que j'ai fini de répondre à votre question.

Pour ce qui est de Eastern Provincial Airways, je crois que la subvention est accordée pour les services à Goose Bay, au Labrador, aux Iles-de-la-Madeleine et pour le service entre Halifax et Charlottetown. Pour Québecair, les subventions servent à défrayer certains services sur la côte Nord du Saint-Laurent, jusqu'à Blanc-Sablon. Il s'agit de subventions qui sont versées depuis des années. Je crois qu'il y a eu diminution du montant ces quelques dernières années. Je crois que c'est à peu près tout ce que je puis vous dire à ce sujet; peut-être M. Potvin a-t-il les chiffres exacts.

M. Potvin: La subvention est versée en fonction de l'appareil dont se sert le transporteur sur le trajet pour lequel il reçoit une subvention. Comme M. Gray l'a souligné, pour l'année qui vient de s'écouler, le gouvernement a établi un maximum de subventions possibles, soit 1.5 million de dollars, et les deux compagnies se répartiront donc ces fonds en fonction des demandes faites pour ces trajets pour lesquels ils sont admissibles à une subvention. Par exemple, Québecair nous apprend que ses pertes sur le trajet admissible à la subvention seront de l'ordre de \$800,000.

M. Ellis: Avez-vous dit que EPA aurait un solde de \$700,000 ?

M. Potvin: Non, monsieur, ce n'est pas le cas. *Eastern Provincial Airways* a présenté une demande de 1.3 million de dollars. Evidemment, il faudra une vérification comptable. Cela fait, on verra si, en fait, leur demande est appropriée ou autorisée conformément aux modalités de la subvention, et dans l'affirmative, la compagnie recevra sous forme de subvention un pourcentage de l'ensemble des fonds disponibles.

M. Ellis: Vous avez utilisé les expressions, monsieur Potvin, «demande» et «admissible». En vertu de quels critères un transporteur a-t-il droit à de l'aide, à des subventions? Comment doit-on présenter les demandes, et comment une société aérienne devient-elle admissible? Par exemple, la situation ne serait-elle pas semblable dans le cas de ces parcours que le vice-président a mentionné il y a un instant? La situation ne serait-elle pas semblable dans le nord de la Saskatchewan, dans le nord de l'Ontario, dans le nord du Manitoba et peut-être à un degré moindre, dans le nord de la Colombie-Britannique? Comment justifier ces demandes? Comment devient-on admissible?

M. Potvin: À l'heure actuelle, monsieur Ellis, la politique visant les subventions est très limitative. Elle prend naissance

[Texte]

the regional air carrier policy back in the late 1960s. At that time, subsidies were authorized for the two carriers. They were supposed to have been reviewed with a view to termination in the late 1970s. They have been extended on a periodic basis since then. At the present time the extension, which is a government policy matter, says that the carriers eligible for subsidy will be those carriers that were eligible for subsidy the year before. So in fact, it is limited to Quebecair and EPA, and it is limited to those routes on which they were subsidized in the previous year. Now that assumes, of course, that those routes are still in need of a subsidy; i.e., that their costs are greater than the revenue generated.

Mr. Ellis: Are you telling me then, Mr. Potvin, that if Norontair were to request subsidies on some of the many routes that they run to scattered settlements in northern Ontario, and if PWA in some of the routes that they run into the northern part of British Columbia were to apply—I am sorry, I cannot remember the name of the airline that runs in northern Saskatchewan. Yes, Norcanair. If any of those three airlines were to put a case before you for subsidy, despite the need, despite the ability to demonstrate a need, they would not be considered? Quebecair and EPA would be the only two considered?

Mr. Potvin: Yes, sir, that is the policy at the present time.

Mr. Ellis: Surely that is an extremely unjust policy. Surely, if there is to be a subsidy to any airline, it should be equally subsidized among any airlines in Canada who could prove—I say if there is to be a subsidy, it should go to any airline in Canada who could prove a similar case.

Mr. Potvin: Sir, I think that is a matter you would have to discuss with the minister. We are simply administering a government policy.

Mr. Ellis: I would like to have you agree that is the case, though; it would help tremendously in regard to the minister next time around.

Mr. Potvin, you tell me that this policy came into being in the late 1960s, and was to be reviewed. When was it to be reviewed, and by whom?

Mr. Potvin: Well, it was to be reviewed by the government. I am not precise on the date that it first came up for review, but as I recall it would be in the mid-1970s. I do not have that particular date.

• 1030

Mr. Ellis: Are you familiar with the policy suggestions put forward by this committee nearly a year ago now, having to do with air transport policy? Have you had a chance to read the document? Perhaps I should be asking the vice president.

[Traduction]

dans l'élaboration d'une politique visant les transporteurs régionaux remontant à la fin des années 1960. À l'époque, les subventions étaient autorisées pour les deux transporteurs. On devait revoir ces subventions en vue d'y mettre fin à la fin des années 1970. Toutefois, depuis lors, il y a eu prolongation périodique. À l'heure actuelle, la prolongation, qui est une question de politique gouvernementale, précise que les transporteurs admissibles à des subventions sont ceux qui étaient admissibles l'année précédente. Donc, en fait, seules Québecair et EPA sont admissibles, et seuls les parcours subventionnés l'année précédente sont admissibles. Évidemment, cela présume que ces parcours doivent toujours être subventionnés, c'est-à-dire que leurs coûts dépassent toujours les revenus.

M. Ellis: Nous dites-vous alors, monsieur Potvin, que si Norontair demandait une subvention pour certains des nombreux trajets qu'elle effectue dans les localités du nord de l'Ontario, et si PWA présentait une demande pour certains des trajets qu'elle effectue dans le nord de la Colombie-Britannique, je regrette, je n'arrive pas à me souvenir du nom de la société aérienne qui dessert le nord de la Saskatchewan. Oui, Norcanair. Si l'une de ces trois sociétés aériennes faisait valoir la nécessité d'une subvention devant vous, malgré ses besoins, malgré le besoin démontré, on n'y donnerait pas suite? Québecair et EPA sont les deux seules dont on étudie les demandes?

M. Potvin: Oui, monsieur, c'est la politique à l'heure actuelle.

M. Ellis: C'est manifestement une politique extrêmement injuste. Manifestement, s'il doit y avoir des subventions pour une société aérienne, il devrait y avoir subvention égale pour toutes les sociétés aériennes au Canada qui peuvent démontrer—je dis bien s'il doit y avoir subvention, toute société aérienne au Canada qui peut démontrer un besoin semblable devrait y avoir droit.

M. Potvin: Monsieur, je crois que c'est là une question dont vous devriez discuter avec le ministre. Nous ne faisons qu'administrer la politique gouvernementale.

M. Ellis: J'aimerais toutefois vous entendre convenir que c'est le cas; ce serait extrêmement utile la prochaine fois que le ministre viendra.

Monsieur Potvin, vous me dites que cette politique a vu le jour à la fin des années 1960 et devait faire l'objet d'une révision. Quand a eu lieu la révision, et qui l'a faite?

M. Potvin: C'est le gouvernement qui devait faire une révision. Je ne sais pas à quelle date précise a eu lieu la première révision, mais je me souviens que c'était vers le milieu des années 1970. Je n'ai pas la date précise.

M. Ellis: Êtes-vous au courant des suggestions en matière de politique du transport aérien préconisées par le présent Comité il y a presque un an maintenant? Avez-vous eu l'occasion de lire le document? Je devrais peut-être poser la question au vice-président.

[Text]

Have you had a chance to read the policy document that was prepared by this committee after many weeks of soul-searching witnesses and a tremendous amount of hard work?

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, I have read the document. I thought it was a very good document. A lot of thought went into it. Unfortunately, I did not read it just before my appearance here, so I am only familiar with it in general terms.

Mr. Ellis: That is fair enough.

Would you hazard a guess that if the implementation of that policy were undertaken we could get away from some of the subsidies which, very obviously, are unfair in their keeping some in and some out?

Mr. J. Gray: I think I should make the remark that the impression I have from our dealings with the government on the payment of these subsidies is that the government is very anxious to terminate these subsidies and has in fact set deadlines on I think more than one occasion to terminate these subsidies.

Mr. Ellis: But they have always backed off.

Mr. J. Gray: They have always backed off because of the lack of alternate satisfactory passenger transportation to those points. I think that is the chief reason. It would be very difficult suddenly to terminate service to those places that are served.

Mr. Ellis: But surely—and I am not arguing with you, Mr. Gray—that argument could be made as well, and perhaps more strongly, in those other areas I mentioned: Norontair, Norcanair and so on.

Mr. J. Gray: I do not wish to engage in an argument with you either, sir, but . . .

Mr. Ellis: As I said, I am not arguing with you.

Mr. J. Gray: In the case of Norontair, for example, if my recollection is correct the Ontario government sent representatives to meet with the commission and volunteered to pick up the loss for Norontair's operations. It was a sort of provincially sponsored service and the Ontario government—I stand to be corrected, but this is my memory of the thing—the Ontario government asked if the service could be inaugurated on that basis. The Ontario government of course at that time thought the service was going to be self-sufficient very shortly, but fuel costs increased dramatically almost immediately after that, and that resulted in a very heavy annual loss to the Ontario government in providing that service.

But that is a sort of separate and special service. I do agree there are probably places in Canada where passenger service by air is essential; adequate alternate modes of transportation may not be available. So I think probably there are places in Canada where you could say there was an equal right to make a claim, at least. But I think the policy of the government at the moment is not to encourage payment of subsidies and to keep air services, so far as possible, self-supporting.

[Translation]

Avez-vous eu l'occasion de lire l'énoncé de politique préparé par le présent Comité après de nombreuses semaines d'interrogatoires approfondis des témoins et d'énormément de dur labeur?

M. J. Gray: Monsieur le président, j'ai lu le document. J'ai pensé qu'il était excellent. Il est le fruit d'une longue réflexion. Malheureusement, je ne l'ai pas lu juste avant de comparaître ici et, donc, je n'en connais que les grandes lignes.

M. Ellis: C'est bien.

Seriez-vous prêt à dire que si on mettait cette politique à exécution, nous pourrions laisser tomber certaines des subventions qui, manifestement, sont injustes puisqu'elles favorisent certains et en excluent d'autres?

M. J. Gray: Je crois que je me dois de faire remarquer que j'ai l'impression, compte tenu de nos échanges avec le gouvernement sur le versement de ces subventions, que ce dernier a très hâte de mettre fin à ces subventions et qu'en fait, à plus d'une reprise, je crois, il a fixé des délais pour y mettre fin.

M. Ellis: Toutefois, il a toujours reculé.

M. J. Gray: Il a toujours reculé à cause du manque de moyens de transport de rechange satisfaisants pour les passagers dans ces localités. Je crois que c'est là la raison principale. Il serait extrêmement difficile de mettre soudainement fin aux services vers ces endroits.

M. Ellis: Mais, certainement . . . et je ne conteste pas ce que vous dites, monsieur Gray . . . on pourrait faire valoir ce même argument et peut-être même avec plus de force, dans le cas des autres régions que j'ai mentionnées: celles desservies par Norontair, Norcanair, et cetera.

M. J. Gray: Je ne souhaite pas moi non plus engager le débat avec vous, monsieur, mais . . .

M. Ellis: Comme je l'ai dit, je ne vous contredis pas.

M. J. Gray: Dans le cas de Norontair, par exemple, si j'ai bonne mémoire, le gouvernement ontarien a envoyé des représentants rencontrer ceux de la Commission et a offert de combler les pertes des activités de Norontair. Il s'agissait d'un genre de services parrainés par la province et le gouvernement ontarien . . . sauf erreur, mais c'est ce dont je me souviens, le gouvernement ontarien a demandé si on pouvait instaurer le service sur cette base. Evidemment, à l'époque, le gouvernement ontarien pensait que le service deviendrait très prochainement autosuffisant, mais l'augmentation marquée des coûts du carburant presque immédiatement après a entraîné de très lourdes pertes annuelles pour le gouvernement ontarien qui fournit ce service.

Toutefois, il s'agit là d'un service distinct et spécial. Je reconnais qu'il existe probablement des endroits au Canada où le service aérien passager est essentiel; d'autres modes de transport adéquats ne sont peut-être pas disponibles. J'estime donc qu'il existe probablement au Canada des endroits pour lesquels on pourrait dire qu'il y a le même droit à présenter une demande. Néanmoins, je crois que la politique actuelle du gouvernement ne vise pas à encourager le versement de

[Texte]

[Traduction]

subventions, mais plutôt à pousser les services aériens, dans la mesure du possible, à l'autonomie financière.

An hon. Member: Incredible.

Une voix: Incroyable.

Mr. Ellis: Well, two or three things, then. First of all, yes, the Ontario government does support Norontair. They do it in a way that I happen to think is better than directly subsidizing losses on specific routes. They tend to support the air carriers in their equipment and allow them to run the equipment the way they see best. But the point I was making is that we have the Government of Ontario supporting an airline that is supporting a service in a portion of the province that requires it. And let us be very honest: The Government of Quebec virtually owns Quebecair now, yet the federal government is supporting that service. I would venture to say that routes are now flown by Quebecair, or should be flown by Quebecair, or indeed are flown by other carriers in remote parts of Quebec, that would justify subsidies, given a global policy, but that are not now receiving a subsidy.

M. Ellis: Deux ou trois choses, alors. Tout d'abord, oui, le gouvernement ontarien subventionne Norontair. Il le fait d'une façon préférable, à mon avis, à des subventions directes des pertes sur des trajets précis. Il a plutôt tendance à financer l'équipement des transporteurs aériens, leur permettant d'utiliser cet équipement comme ils l'entendent. Toutefois, ce que je faisais valoir, c'est que voici le gouvernement de l'Ontario qui subventionne une société aérienne qui offre un service dans un coin de la province où c'est nécessaire. Soyez très honnêtes: le gouvernement du Québec est presque le seul propriétaire de Québecair actuellement et, pourtant, le gouvernement fédéral subventionne ce service. Je m'aventurerais à dire que les trajets maintenant desservis par Québecair, ou qui devraient être desservis par Québecair, ou qui sont en fait desservis par d'autres transporteurs dans les régions éloignées du Québec et qui méritent des subventions, dans le cadre d'une politique globale, n'en reçoivent pas actuellement.

Mr. J. Gray: As I say, I do not wish to argue the point, because really, whether or not subsidy is paid is government policy. The present subsidy policy is contained, I believe, in two votes, or one vote. So we really just administer the policy as the government imposes it on us through the votes.

M. J. Gray: Comme je l'ai dit, je ne tiens pas à en discuter, car, vraiment, c'est une question de politique gouvernementale à savoir si la subvention est versée ou non. La politique actuelle sur les subventions figure, je crois, dans deux crédits ou un seul. Nous ne faisons donc qu'administrer la politique telle qu'imposée par le gouvernement par le truchement des crédits.

• 1035

I might add that I believe at one time in Saskatchewan there was a local service also supported by the Province of Saskatchewan. But I think that was quite some time ago.

Je pourrais ajouter que je crois qu'à une certaine époque, en Saskatchewan, il existait également un service local financé par la province. Toutefois, je crois que cela remonte à il y a assez longtemps.

Mr. Ellis: I would defer to Mr. Mazankowski. I think the Province of Saskatchewan still supports Norcanair to a degree; perhaps not to the same degree that Ontario does Norontair, but they still support it to a degree.

M. Ellis: J'en défère à M. Mazankowski. Je crois que la province de Saskatchewan finance toujours Norcanair jusqu'à un certain point; peut-être pas autant que l'Ontario subventionne Norontair, mais jusqu'à un certain point encore.

Mr. Chairman, I think I might ask one last question.

Monsieur le président, je crois que je vais peut-être poser ma dernière question.

The Chairman: Right.

Le président: Bien.

Mr. Ellis: Has the commission been requested to comment officially on the subject of subsidies to air carriers?

M. Ellis: A-t-on demandé à la Commission de faire des commentaires officiels sur la question des subventions aux transporteurs aériens?

Mr. J. Gray: Not to my knowledge.

M. J. Gray: Pas à ma connaissance.

Mr. Ellis: Do you not think that it might be a good idea?

M. Ellis: Ne croyez-vous pas que ce serait là une bonne idée?

Mr. J. Gray: We have asked from time to time about the amount of subsidy to those two particular carriers, but we have never been asked our views on the payment of subsidies to carriers generally . . .

M. J. Gray: Nous avons posé des questions, de temps à autre, sur les montants des subventions à ces deux transporteurs particuliers, mais on ne nous a jamais demandé notre avis sur le versement des subventions aux transporteurs d'une façon générale . . .

Mr. Ellis: On the policy.

M. Ellis: Sur la politique.

Mr. J. Gray: —not for many years, at least.

M. J. Gray: . . . pas depuis de nombreuses années, certainement.

[Text]

Mr. Ellis: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Bockstael, please.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Gray, one of the roles of your commission is to make sure essential services are properly maintained. One of the prime responsibilities is that safety exists in all modes; and to that end, you set up regulations, you do inspections and you monitor that the services and regulations are being adhered to.

In previous meetings of this nature, when we discussed the budget, the spokesman for the commission indicated there was a shortage of inspectors. If I look at the person-years and strength of the commission, in 1981 there were 693; and now in 1984, we are projecting 819, for increases of 93 person-years, 21 person-years and a proposal of 12 more.

My question is: Do you have the manpower now or are you at the full strength that you would be seeking to have the proper number of inspectors and safety people in the three modes that you deal with?

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, I would like to start out by saying, in fact, we are responsible for safety only in the rail mode. Air safety is the responsibility of Transport Canada, and marine safety is the responsibility of Transport Canada. So I would have to restrict my answer to the rail mode.

My general answer would be that we are never content that we have as many inspectors and staff as we would like to have. But I do have to say we were authorized 31 additional staff for rail safety initiatives by the government, and that was a great help to us.

Now, I am going to stop there and ask John Heads if there is anything he can add to the answer I have given.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: I think all I can add to that is that we got these extra person-years and we are now staffed up in these positions, which we were not when we were before this committee a year ago.

The Chairman: Mr. Bockstael, would allow Mr. Nowlan to put a supplementary there, please?

Mr. Nowlan: Just on that, if in your main estimates you are asking for an increase of 12 person-years, are those 12 person-years on internal management audit or are they an extra amount for safety? Where would they be allocated?

Mr. Heads: The situation, Mr. Nowlan, is that we have asked for two additional person-years for rail safety. Perhaps I could explain why this is so. As our acting president pointed out, we were given 31 extra person-years. However, subsequent to having been given these extra person-years, there was a general government cutback in person-years across the whole

[Translation]

M. Ellis: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Bockstael, s'il vous plaît.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Monsieur Gray, l'un des rôles de votre Commission consiste à s'assurer que les services essentiels sont maintenus comme il se doit. L'une de vos responsabilités premières consiste à vous assurer que la sécurité existe dans tous les modes de transport; à cette fin, vous formulez des règlements, vous effectuez des inspections et vous surveillez le respect des services et des règlements.

Lors de réunions précédentes de ce genre, nous avons discuté de budget, et le porte-parole de la Commission a indiqué qu'il y avait pénurie d'inspecteurs. Si l'on regarde les années-personnes et l'effectif de la Commission, en 1981, on en était à 693; or, maintenant en 1984, 819 sont prévues, des augmentations de 93 années-personnes, 21 années-personnes et une demande de 12 encore.

Ma question est la suivante: avez-vous maintenant le personnel nécessaire, votre effectif est-il complet afin d'avoir le nombre approprié d'inspecteurs pour voir à la sécurité dans les trois modes dont vous êtes responsables?

M. J. Gray: Monsieur le président, j'aimerais commencer par dire qu'en fait, nous ne sommes responsables que de la sécurité du transport ferroviaire. La sécurité aérienne relève du ministère des Transports tout comme la sécurité maritime. Je devrai donc limiter ma réponse au transport ferroviaire.

D'une façon générale, nous ne sommes jamais persuadés d'avoir tous les inspecteurs et tout le personnel que nous aimerions avoir. Toutefois, je dois dire que le gouvernement a autorisé à notre intention 31 employés de plus dans le secteur des initiatives en matière de sécurité ferroviaire, ce qui nous a beaucoup aidés.

Je vais m'en tenir là et demander à John Heads s'il a quelque chose à ajouter à la réponse que je viens de donner.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Je crois ne pouvoir ajouter que le fait que, ayant obtenu ces années-personnes supplémentaires, nous les avons maintenant dotées, ce qui n'était pas le cas lorsque nous avons comparu devant votre Comité il y a un an.

Le président: Monsieur Bockstael, permettriez-vous à M. Nowlan de poser une question supplémentaire, s'il vous plaît?

M. Nowlan: À ce sujet, dans le budget principal, vous demandez une augmentation de 12 années-personnes, s'agit-il de 12 postes à la vérification interne ou s'agit-il d'un nombre supplémentaire pour la sécurité? Où ces postes seront-ils alloués?

M. Heads: La situation, monsieur Nowlan, c'est que nous avons demandé deux années-personnes supplémentaires pour la sécurité ferroviaire. Je peux peut-être expliquer pourquoi. Comme l'a fait remarquer notre président intérimaire, on nous avait accordé 31 années-personnes supplémentaires. Toutefois, par la suite, il y a eu une réduction générale des années-

[Texte]

public service, and we lost two of the extra 31 we were given. So if we get these additional two person-years here, we would, in effect, be back at the 31 we were originally given.

Mr. Nowlan: The other 10 go somewhere else in management or administration, do they?

Mr. J. Gray: I believe the air committee has asked for some additional staff to improve its enforcement activities, for which it has the support of the government. Those additional person-years probably include the extra inspectors for the air mode.

• 1040

Mr. Bockstael: As a follow-up to my question, at earlier meetings the installation of hot-box detectors at closer intervals along the railway lines was certainly an issue. Is that program being followed closely? Is there a regular quota or follow-through on how many more are being installed and how frequently?

Mr. Heads: Yes, Mr. Bockstael. The railways are pressing ahead to install hot-box detectors. A number was specified by committee order for CP Rail. No specific number has been specified for CN, because as you recall, at the time of the Mississauga derailment, the problem was that CN had already started on a fairly extensive installation of hot-box detectors. CP had not at that time. The position at the moment is, effective March last year, the railways are required to do gateway and interval inspections on all trains carrying dangerous commodities as they enter the large metropolitan areas of Canada with populations over 100,000. If the railways are not in a position to do this inspection by mechanical means, by hot-box detectors and dragging equipment detectors, they have to do this manually. Doing this manually is quite expensive and they therefore have an incentive to speed up the installation of these automatic detectors.

We in the commission have been monitoring this program very closely and indeed they have been complying with our comments.

Mr. Bockstael: I was pleased to note in a recent press release that another commissioner had been appointed; a Mr. David Chapman, for British Columbia. After a long absence of a representative from British Columbia this I think was welcome news. Just prior to the Hon. Don Mazankowski becoming Minister of Transport, the idea was in the works about establishing a western division and he had the foresight to establish such a division in Saskatoon. We in the west feel that is a very favourable adjunct to and branch of the CTC. We have occasion to read in our newspapers and see reports of hearings they have held, or are holding throughout the west, and the likes of McDonough, Wolfe, Orange, and now Chapman, and on occasion there seems to be transfers from

[Traduction]

personnes au gouvernement dans toute la Fonction publique, et nous avons perdu deux des 31 années-personnes supplémentaires qu'on nous avait accordées. Si nous obtenions ces deux années-personnes supplémentaires, cela nous ramènerait à l'effectif de 31 qu'on nous avait originalement accordé.

M. Nowlan: Les dix autres années-personnes vont ailleurs, en gestion ou en administration?

M. J. Gray: Je crois que le Comité du transport aérien a demandé du personnel supplémentaire afin d'améliorer son application des règlements pour lequel il jouit de l'appui du gouvernement. Ces années-personnes de plus incluent probablement les inspecteurs supplémentaires de la sécurité aérienne.

M. Bockstael: Dans la même veine, à des réunions précédentes, l'installation des détecteurs de boîtes chaudes, à intervalles plus rapprochés le long des voies ferrées était certainement en cause. Suivez-vous ce programme de près? Est-ce que vous suivez l'affaire, de façon régulière, afin de voir combien on en a installé et à quel intervalle?

M. Heads: Oui, monsieur Bockstael. Les sociétés de chemins de fer vont de l'avant pour installer des détecteurs de boîtes chaudes. Un décret a précisé combien CP Rail devait en installer. Aucun nombre précis n'a été fixé pour le CN, car comme vous vous en rappellerez, à l'époque du déraillement de Mississauga, le problème provenait justement du fait que le CN avait déjà entrepris un programme d'installation assez généralisé de détecteurs de boîtes chaudes. Le CP ne l'avait pas fait à l'époque. La situation actuelle est la suivante: depuis le mois de mars de l'an dernier, les sociétés de chemins de fer doivent effectuer des inspections aux barrières et aux intervalles de tout train transportant des matières dangereuses lorsque ceux-ci arrivent dans les grandes agglomérations du Canada, de plus de 100,000 habitants. Si les sociétés de chemins de fer ne sont pas en mesure d'effectuer ces inspections par des moyens mécaniques, par des détecteurs de boîtes chaudes et par des détecteurs d'appareillage traînant, elles doivent le faire manuellement. Il est assez coûteux de le faire manuellement et, par conséquent, elles sont encouragées à accélérer l'installation de ces mécanismes automatiques.

Nous, à la Commission, avons surveillé ce programme de très près et en fait, les sociétés de chemins de fer tiennent compte de nos remarques.

M. Bockstael: Je suis heureux de noter que dans un communiqué de presse récent, on annonçait la nomination d'un autre commissaire, M. David Chapman de la Colombie-Britannique. Après une longue absence de représentation de la Colombie-Britannique, je crois que ce sont là d'excellentes nouvelles. Juste avant que l'honorable Don Mazankowski ne devienne ministre des Transports, l'idée faisait son chemin de créer une division de l'Ouest et il a eu la prévoyance de le faire à Saskatoon. Dans l'Ouest, nous estimons que c'est un ajout très favorable à la direction de la Commission canadienne des transports. Nous avons maintenant l'occasion de lire dans nos journaux et de voir des rapports des audiences qui ont eu lieu ou qui auront lieu dans l'Ouest et on entend parler des

[Text]

people that come from the east, to participate in these hearings.

We were concerned a year or two ago about their having better facilities in Saskatoon, and I understand that has been provided them. I am concerned, and I do not think this is a ministerial policy but rather an internal policy of the CTC, do you see the role of the western division expanding or reducing or continuing on the current basis? I would like to hear what the aim and objective of the CTC is in that regard.

Mr. J. Gray: I think that we, too, are happy with the existence of our western division. One of the big projects the western division undertook immediately, of course, was the large outstanding backlog of rail abandonment applications which they have carried out very well indeed. The role of the western division is a subject matter which is under constant review and sometime within the next year or two I think we are going to have to address that subject matter in some detail because all or most of the positions out there at the moment are temporary, which is a little unfair to the employees concerned. I think if we can get some finality to the respective responsibilities of the western division and the rest of the commission we can then make those positions permanent. But I think that the immediate answer to your question is that we will probably preserve the status quo for the moment, and continue as we are, at least for the next year or so.

• 1045

Mr. Bockstael: Speaking for myself, and I do not presume to speak for Mr. Mazankowski or Les Benjamin or Bill Blaikie or other members from the west, my impression and understanding of the situation is that this is responding to a very grave need in the west. It removes that opinion that is sometimes expressed that Ottawa and the CTC are so far removed from where the problems are in the west. I would certainly advocate that serious consideration be given to making those positions permanent as early as possible.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I wonder if I could, Dr. Heads, go back to a series of questions posed by Mr. Corbin about a year ago with respect to the comparative costing study between CN and Amtrak. We understand that a redraft or a further final draft of last year's report having to do with a comparison between Amtrak and VIA in costing approaches will be available soon. If I am correct in my understanding, could you indicate to us when that might be available?

Mr. Heads: The report, Mr. Forrestall, is now available in draft form. I would hope to have it finalized and sent for printing before the end of this month. There will, of course, be

[Translation]

McDonough, Wolfe, Orange, et maintenant de Chapman, et même à l'occasion, on envoie des gens de l'Est pour participer à ces audiences.

Nous nous préoccupons il y a un an ou deux d'avoir de meilleures installations à Saskatoon et je me suis laissé dire que c'était chose faite. Ce qui m'intéresse maintenant, et je ne crois pas qu'il s'agisse d'une question de politique ministérielle mais plutôt de politique interne à la Commission, envisagez-vous un élargissement, une réduction ou un maintien du statut actuel de la division de l'Ouest? J'aimerais connaître les objectifs et buts de la Commission à ce sujet.

M. J. Gray: Je crois que nous aussi sommes heureux de l'existence de notre division de l'Ouest. L'un des grands projets entrepris par la division de l'Ouest immédiatement, bien sûr, a été l'étude de l'arriéré énorme de demandes d'abandon de rails dont elle s'est très bien acquittée. Le rôle de la division de l'Ouest fait l'objet d'une révision constante et au cours de la prochaine année ou des deux prochaines années, je crois que nous devrons nous pencher sur la question d'une façon assez approfondie, car tous ou presque tous nos postes là-bas sont pour l'instant temporaires, ce qui est un peu injuste à l'égard des employés intéressés. Je crois que si nous pouvons arrêter d'une façon définitive les responsabilités respectives de la division de l'Ouest et du reste de la Commission, nous pourrions rendre ces postes permanents. Toutefois, dans l'immédiat, en réponse à votre question, nous allons probablement laisser les choses comme elles sont pour l'instant, au moins pour un an encore.

M. Bockstael: Parlant en mon nom propre, et je ne présume pas parler pour M. Mazankowski ou pour Les Benjamin ou Bill Blaikie ou tout autre député de l'Ouest, d'après ma perception et ma compréhension de la situation, cette division répond à un très grand besoin dans l'Ouest. Cela démolit l'opinion qu'on entend parfois exprimée voulant qu'Ottawa et la Commission canadienne des transports soient bien loin des problèmes qui sont ceux de l'Ouest. Je préconiserai certainement qu'on songe sérieusement à rendre ces postes permanents le plus tôt possible.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Pourrais-je reprendre, monsieur Heads, une série de questions posées il y a environ un an par M. Corbin sur une étude comparative des coûts entre le CN et Amtrak. Il nous a été dit qu'une remise à jour ou une nouvelle ébauche finale du rapport de l'an dernier portant comparaison des approches en matière de coûts de production entre Amtrak et VIA serait bientôt disponible. Si j'ai raison, pouvez-vous nous dire quand cette étude sera disponible?

M. Heads: Le rapport, monsieur Forrestall, n'est actuellement disponible que sous forme d'ébauche. J'ose espérer en avoir terminé et l'envoyer pour impression avant la fin de ce

[Texte]

a delay in printing, and it may not be available until nearly the end of May. If you wish to ask any questions on the update, I am prepared to try to respond to them this morning, sir.

Mr. Forrestall: Through you, Mr. Chairman, to Dr. Heads. When you appeared before the committee on May 27 last year, there was an implied suggestion—let me put it that way—that the authors had concluded that VIA might very well have saved \$45 million had the Amtrak costing approach been applied in Canada. I suppose I am asking you, in a sense, were you, in the final presentations of the modified figures—which, if my memory serves me correctly, were in the order of \$30 million to \$40 million . . . You indicated, at that time, that you did not have the earlier draft with you. Because it has been of some continuing concern to us, might I ask upon reflection if you were right in your calculations, or whether there was not a much more accurate reflection of what might have been saved had another approach been used?

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Forrestall, the figure that was produced in the report you have quoted correctly for the study done last year. We estimated that the savings to VIA from using the Amtrak costing methods would be in the order of \$30 million to \$40 million. That is before we made any adjustment for any question of differential incentive payments to the railways in the United States as against Canada. So looking purely at costs, as you said, Mr. Forrestall, the figure we estimated last year was in the broad range of \$30 million to \$40 million. The estimate that has been produced by our staff this year, which I have not yet gone into in detail, is \$35 million. In other words, it is much the same as last year.

• 1050

The question to which you refer, in which you suggests that there was some debate as to whether or not the approach we are using is completely correct, was not in fact in respect of what VIA would save vis-à-vis Amtrak in the various cost categories, but rather the question of how we should treat equipment maintenance.

The position is that Amtrak does virtually all of its equipment maintenance itself. It still does so. In fact, we have studied this at some length for the present update of the report, and the amount of equipment maintenance they are doing has, if anything, increased over the last year.

As a result of doing the equipment maintenance themselves, they have to bear the full costs of the maintenance. In the case of VIA, when VIA is having the Canadian operating railways do its equipment maintenance it is paying the equivalent of long-run variable cost, which it pays on everything, and long-

[Traduction]

mois-ci. Evidemment, il y aura des retards d'impression, et donc le rapport ne sera peut-être pas disponible avant la fin du mois de mai. Toutefois, si vous désirez poser la moindre question sur cette mise à jour, je suis disposé à tenter d'y répondre ce matin, monsieur.

M. Forrestall: Avec votre permission, monsieur le président, monsieur Heads, lorsque vous avez comparu devant le Comité, le 27 mai de l'an dernier, il avait été suggéré—utilisons ce terme—que les auteurs avaient conclu que VIA aurait fort bien pu épargner 45 millions de dollars si l'on avait appliqué au Canada la même approche que Amtrak dans l'établissement des coûts de production. Je suppose qu'au fond je vous demande, étiez-vous, lors de la dernière présentation des chiffres modifiés—et si j'ai bonne mémoire, ces chiffres étaient de quelque 30 à 40 millions de dollars . . . vous avez précisé à l'époque que vous n'aviez pas l'ébauche précédente avec vous. Toutefois, la question continue à nous préoccuper et j'aimerais donc vous demander si, à la réflexion, vous avez vu juste dans vos calculs ou s'il n'y avait pas un aperçu beaucoup plus juste des économies qu'on aurait pu réaliser si l'on avait adopté une autre approche?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur Forrestall, vous avez bien cité les chiffres dont il est fait état dans le rapport de l'étude effectuée l'an dernier. Nous avons évalué que si VIA avait utilisé la méthode d'établissement des coûts de production de Amtrak, elle aurait économisé quelque 30 à 40 millions de dollars. Et ce, avant tout rajustement, vu la différence entre les versements d'encouragement aux sociétés de chemins de fer aux États-Unis par opposition au Canada. Donc, si l'on ne regarde que les coûts, comme vous dites, monsieur Forrestall, les chiffres que nous avons prévus l'an dernier se situaient à environ 30 à 40 millions de dollars. Notre personnel a, dans ses prévisions pour cette année que je n'ai pas encore examinées en détail, prévu 35 millions de dollars. En d'autres termes, à peu près la même chose que l'an dernier.

La question à laquelle vous vous reportez, et au sujet de laquelle vous semblez croire qu'il y avait eu des discussions pour savoir si l'approche que nous utilisions était la bonne ou non, ne se rapportait pas en fait à ce que VIA Rail économiserait par rapport à Amtrak pour les différentes catégories de coûts, mais plutôt à la question de savoir ce que nous devrions faire pour ce qui est de l'entretien du matériel.

A l'heure actuelle, Amtrak s'occupe elle-même de la quasi-totalité des travaux d'entretien de son propre matériel. Elle continue de le faire. D'ailleurs, nous avons étudié cela de façon assez approfondie dans le cadre de la mise à jour de notre rapport, et il en est ressorti que les activités d'entretien de matériel dont se charge Amtrak ont augmenté au cours de la dernière année.

Vu que cette société assure elle-même l'entretien du matériel, elle doit en subir tous les coûts. Pour ce qui est de VIA, lorsqu'elle fait faire l'entretien de son matériel par les compagnies de chemins de fer canadiennes, elle paie l'équivalent du coût variable pour les longs trajets, coût qui s'applique

[Text]

run variable cost is normally less than the full costing that Amtrak has to pay.

Now, the point at issue was that the VIA representatives have claimed to us subsequently by letter that what we should be comparing is what VIA pays, which is long-run variable costs, with what they could conceivably pay if they were allowed to pay only strictly avoidable costs. We claimed in our report that a comparison of what VIA did with what Amtrak might hypothetically do was less valid than the comparison we in fact made, which was what VIA does with what Amtrak actually does. This was basically the issue that the debate was about when we were here last time.

I think to some extent this could be described as a philosophical issue more than a technical costing issue.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think it is much more serious than that. I still have not got used to the concept of what is a million. It is an awful lot of money to me. I am concerned about one other aspect of this, and it is a matter because of shortness of time and uncertainty of whether we can carry on . . .

The Chairman: We can carry on.

Mr. Forrestall: Oh, we can. Perhaps this will get to part of my concern. Is it not a fact, Dr. Heads, through you, Mr. Chairman, that a member of your team has had to leave the National Capital Region and seek employment elsewhere under somewhat of a cloud of suspicion that he was responsible for leaking the pre-final draft to a member of this committee?

Mr. Heads: Mr. Forrestall, it is a fact that a member of the team that worked on the Amtrak study has left the government service and moved to work for the Province of Alberta. He did not do so under pressure from me or from anyone else.

Mr. Forrestall: Can I move, Mr. Chairman, to the question of Cast and proposed purchase by Canadian National Railway of Sepati containers? Might I ask the acting chairman, Mr. Chairman, whether or not there is an application from Canadian National or any other interested parties in front of you now with respect to the purchase of Sepati Container Line by Canadian National Railway?

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, the answer to the question is that we do not have any application, and I am also advised that they are under no legal obligation to file an application.

Mr. Forrestall: Now we are getting to what I am curious about. I do not want to get into lengthy quoting; I will perhaps just pose another rhetorical question. When we went through the hearings with respect to CN's purchase of—and I use Casts loosely; there were four different companies, parts of some, all of others, and so on and so forth—when that was being dealt with I would presume that the regular notice would have gone to the director of research under the Combines

[Translation]

à tout. Le coût variable pour les longs trajets est en général inférieur à tous les coûts que doit payer Amtrak.

Le point controversé, c'est que les représentants de VIA nous ont dit, dans une lettre qu'ils nous ont envoyée, que nous devrions comparer ce que paie VIA, c'est-à-dire les coûts variables pour les longs trajets, avec ce qu'ils paieraient s'ils n'étaient tenus que de verser les coûts évitables. Nous disons dans notre rapport qu'une comparaison entre ce que faisait VIA et ce que Amtrak pourrait, hypothétiquement, faire, était moins valable que la comparaison que nous avons déjà faite, selon laquelle VIA fait en général ce que fait Amtrak. Voilà en gros le thème de la discussion que nous avons eue la dernière fois que nous étions ici.

Dans une certaine mesure, on pourrait décrire le problème comme étant une question philosophique plutôt qu'une question de coût technique.

M. Forrestall: Monsieur le président, il me semble que c'est bien plus grave que cela. Je ne me suis pas encore habitué à l'idée qu'il s'agit d'un million de dollars. Ce me semble être une grosse somme d'argent. Il y a un autre point qui me préoccupe également, mais il ne nous reste pas beaucoup de temps et je ne sais pas si nous pourrions poursuivre . . .

Le président: Nous le pourrions.

M. Forrestall: Ah bon. Je vais donc pouvoir aborder la question qui me préoccupe. N'est-il pas vrai, monsieur Heads, qu'un membre de votre équipe a dû quitter la Région de la Capitale nationale pour se chercher du travail ailleurs parce qu'on le soupçonne d'être responsable de la fuite qu'il y a eue? Ne le soupçonne-t-on pas d'avoir remis un exemplaire de l'ébauche pré-finale à un membre du Comité?

M. Heads: Monsieur Forrestall, il est vrai qu'un membre de l'équipe qui a participé à l'étude Amtrak a quitté le service gouvernemental pour aller travailler en Alberta. Mais il n'a pas fait cela suite à des pressions exercées sur lui par moi-même ou par quelqu'un d'autre.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais maintenant passer à la question de la société Cast et du projet d'achat de conteneurs Sepati par les Chemins de fer nationaux du Canada. Monsieur le président, me permettriez-vous de demander au président par intérim si les Chemins de fer nationaux du Canada ou d'autres parties intéressées lui ont présenté une demande relativement à l'achat par les Chemins de fer nationaux du Canada de la *Sepati Container Line*?

Le président: Monsieur Gray.

M. J. Gray: Monsieur le président, aucune demande ne nous a été soumise, et on me fait savoir que les intéressés ne sont pas tenus, par la loi, de faire une demande.

M. Forrestall: On en arrive maintenant au point qui m'intéresse. Je ne voudrais pas me lancer dans la citation de longs passages. Je vais donc m'en tenir à poser une autre question de rhétorique. Lorsque nous avons étudié les procès-verbaux des audiences au cours desquelles il avait été question de l'achat par le CN—et en fait lorsque je parle de la société Cast, il s'agissait de quatre sociétés différentes, certaines qui étaient divisées, d'autres pas—lorsqu'il avait été question de

[Texte]

Investigation Act. I am sure it is whether or not he responded at that time. Now I realize this is going away back historically, and you may have to refresh your memories with respect to it but if, in fact, a notice was directed to that director, my questions are: Did he respond? Did he respond in writing? If he did, is a copy of his comments available?

• 1055

Second, because of the absolute mess of this whole situation, I am not asking you to deal hypothetically with anything. Rather I would ask you whether or not the situation that pertains today might not be a matter which, in the broad exercise of your responsibilities, you should not be looking at.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. J. Gray: I will try to deal with your questions in the order in which you asked them. I believe that in every case where we receive a notice of a proposed acquisition, the director of combines investigation is notified. I cannot tell you off the top of my head whether or not in the instance you refer to he did intervene, but we can certainly find out for you. Then if you wish to have a copy of the letter, if we received one from him, we will be delighted to provide it.

On the whole question of this subject matter, my understanding is that negotiations with the interested parties are continuing and no final deal has been completed. I must confess that I do not know a great deal more about it than what I learn from reading the newspapers, but when a deal is completed, I presume there will be a proceeding of some nature before the commission.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Mr. Gray's suggestion that there is no obligation on the part of CN to file any kind of an application, I assume, arises out of the need for an objection to be filed.

Mr. J. Gray: Yes.

Mr. Forrestall: May I ask if there are any objections filed with you with respect to this matter?

Mr. J. Gray: Are you speaking of Sepati, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. J. Gray: We have not received any notice of any transaction involving Sepati, but we have received objections to the subject matter.

Mr. Forrestall: From the Province of Nova Scotia, for example?

Mr. J. Gray: I believe from the Province of Nova Scotia and the Halifax Board of Trade.

Mr. Forrestall: Just those two?

Mr. J. Gray: Yes

[Traduction]

cela, je suppose qu'un avis normal avait été envoyé au directeur de la recherche en vertu de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Je ne sais plus s'il avait répondu à cette époque-là. Je me rends bien compte que cela s'est passé il y a un certain temps déjà, et que vous ne vous en souvenez peut-être pas très bien, mais si un avis a été envoyé au directeur, mes questions sont les suivantes: y a-t-il répondu? A-t-il répondu par écrit? Et, dans l'affirmative, pourriez-vous nous fournir une copie de ses commentaires?

Deuxièmement, vu la grande confusion qu'il y a dans toute cette affaire, je ne vous demanderai pas de répondre hypothétiquement à quoi que ce soit. Plutôt, j'aimerais savoir si la situation que nous connaissons aujourd'hui n'en est pas une que vous ne devriez pas être en train d'examiner, compte tenu de vos responsabilités.

Le président: Monsieur Gray.

M. J. Gray: Je vais essayer de répondre à vos questions dans l'ordre dans lequel vous me les avez posées. Je pense que chaque fois que nous recevons un avis d'un projet d'acquisition, le directeur des enquêtes sur les coalitions en est averti. Je ne suis pas en mesure de vous dire tout de suite s'il est intervenu dans le cas que vous soulevez, mais il nous serait certainement possible de nous renseigner là-dessus. Et si nous avons reçu une lettre de lui, je me ferai un plaisir de vous en faire parvenir une copie.

D'après les renseignements dont je dispose, les négociations avec les parties intéressées se poursuivent et aucun accord n'a encore été conclu. Je dois avouer que je n'en sais pas beaucoup plus que ce qui a été dit dans les journaux, mais je suppose que la Commission interviendra dès qu'un accord aura été conclu.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Gray prétend que le CN n'est aucunement tenu de soumettre une demande. Je suppose que cela ne devient nécessaire que si on y fait opposition.

M. J. Gray: Oui.

M. Forrestall: Avez-vous reçu des oppositions à ce sujet?

M. J. Gray: Vous parlez de Sepati, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Oui.

M. J. Gray: Nous n'avons reçu aucun avis de transaction où il est question de la société Sepati, mais nous avons reçu des oppositions à ce sujet.

M. Forrestall: De la province de la Nouvelle-Écosse, par exemple?

M. J. Gray: De la province de la Nouvelle-Écosse et de la Chambre de commerce de Halifax, il me semble.

M. Forrestall: Uniquement ces deux-là?

M. J. Gray: Oui.

[Text]

Mr. Forrestall: Can I ask if the National Transportation Act is still pertinent? It may seem like a peculiar question but in Section 27.(4):

Where objection is made pursuant to sub-section (3), the Commission (a) shall make such investigation, including the holding of public hearings, as in its opinion is necessary or desirable in the public interest; (b) may disallow any such acquisition if in the opinion of the Commission such acquisition will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest;

and any such acquisition, to which objection is made, . . .

Is it still a mandate to disallow?

Mr. J. Gray: I believe so.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, can the acting chairman indicate to us whether or not they have as yet commenced any historical research to satisfy what may well be needs of the commission itself, when and if we ever get to a point where this matter is publicly in front of the commission? Have you started to look at, and to untangle, this mess?

Mr. J. Gray: I cannot give maybe a very satisfactory answer. But the answer I can give is that the committee involved with this matter has in fact been doing its best to untangle the events on the basis of the evidence that it has available now and will continue to do so.

• 1100

Mr. Forrestall: Is that information available to this committee in written form?

Mr. J. Gray: I presume that the committee involved has some sort of public record and anyone who wishes has access to the public record any time they wish. So a copy of the public record, as it exists, would be available.

Mr. Forrestall: It is, Mr. Chairman, a pretty obvious result that in fact east coast ports are in a very difficult position. The act of Canadian National—it was the worst decision or non-decision the commission ever took to allow Canadian National to dilly-dally with that group. What was going to happen was predictable and it was indicated to the commission as it sat at that time. As we approach a proposed purchase by Canadian National of Sepati it will be in the interests of all Canadians, and particularly the well-being of the east coast ports, that in fact the commission go into this one this time with its eyes wide open.

I find myself in a difficult position attempting to ask questions that are in fact hypothetical, but I do suggest—and I will stop here—that those who would be responsible, including the Combines Investigation Branch, under their act, in fact,

[Translation]

M. Forrestall: Puis-je vous demander si la Loi nationale sur les transports est encore pertinente? La question vous paraîtra sans doute bizarre, mais le paragraphe 4 de l'article 27 de cette loi dit, et je cite:

Lorsqu'il est fait opposition en conformité du paragraphe 3, la Commission a) doit faire l'enquête, comprenant notamment la tenue d'auditions publiques, qu'elle estime nécessaires ou souhaitables dans l'intérêt du public; b) peut ne pas reconnaître une semblable acquisition si, de l'avis de la Commission, cette acquisition doit restreindre indûment la concurrence ou être par ailleurs préjudiciable à l'intérêt public;

et toute semblable acquisition, à laquelle il a été fait opposition . . .

Il est toujours possible pour la Commission de ne pas reconnaître pareil accord, n'est-ce pas?

M. J. Gray: Oui, je le pense.

M. Forrestall: Monsieur le président, le président par intérim pourrait-il nous dire si des recherches historiques ont été entreprises pour satisfaire ce qui pourrait bien être les besoins de la Commission elle-même, si nous en arrivons un jour à amener la Commission à étudier cette question publiquement? Avez-vous commencé à étudier une façon de tirer les choses au clair?

M. J. Gray: La réponse que je pourrais vous fournir ne serait probablement pas très satisfaisante. Tout ce que je puis dire, c'est que le comité chargé de cette affaire fait de son mieux pour démêler les événements en se fondant sur les éléments de preuve qui sont actuellement à sa disposition et qu'il continuera à le faire.

M. Forrestall: Est-ce que ces renseignements sont mis à la disposition de ce comité par écrit?

M. J. Gray: Je présume que le comité doit tenir un compte rendu public de quelque sorte et que quiconque le désire peut y avoir accès en tout temps. Il y aurait donc le compte rendu public, tel qu'il existe qui serait disponible.

M. Forrestall: Monsieur le président, il est assez évident qu'en fait, les ports de la côte Est se trouvent dans une situation très difficile. La loi régissant le Canadien national—c'est la pire décision ou le pire manque de décision de la Commission que de permettre au Canadien national de tergiverser avec ce groupe. Ce qui allait se produire était prévisible et on avait d'ailleurs prévenu la Commission lors de ses audiences à l'époque. A l'approche d'un achat proposé de Sepati par le CN, il sera de l'intérêt de tous les Canadiens, et particulièrement dans l'intérêt du bien-être des ports de la côte Est, qu'en fait, la Commission, cette fois-ci, aborde l'affaire les yeux grands ouverts.

Je me trouve dans une situation difficile en tentant de poser des questions qui sont en fait théoriques, mais j'aimerais suggérer—et je vais en rester là—que ceux qui sont responsables, y compris la Direction des enquêtes sur les coalitions, conformément à la loi qui les régit, fassent leur travail très à

[Texte]

look to their homework very closely and very early and not wait until the matter in fact is in front of you.

Thank you very much.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, I wonder if I could correct an error I made in giving evidence. I suggested that the additional 10 person-years probably related to the air committee. I have since found out that they do not relate to the air committee; they relate to the office of comptroller of the commission. The additional staff for the air committee is the subject matter of a separate request which, if approved, would be in the form of the supplementary estimates.

The Chairman: Thank you for that. Did you have an answer to Mr. Forrestall's...

Mr. J. Gray: I just wanted to say that I would be glad to bring his views to the attention not only of our committee that is dealing with this subject matter but also to the director of combines and investigations.

The Chairman: Thank you.

Before going to Mr. Mazankowski, I would propose that we take maybe a three-minute break. The witnesses may want to stretch their legs as well as members of the committee. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. We will adjourn for three minutes. It is a recess, not an adjournment.

• 1103

• 1110

The Chairman: Order, please. We will continue now with Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to deal with the recent VIA Rail accident that occurred in Carstairs involving a CP dayliner on March 23, in which some five people were killed and nine injured. While it would appear at least in reading the press and on the surface that the accident occurred as a result of human error, both spokesmen of the CTC and CP Rail have indicated that the accident could have been prevented had there been an automatic signal system in place on the line between Red Deer and Calgary, as is the case on that same line between Red Deer and Edmonton.

Just quoting a news story, apparently this system that I refer to could have prevented an accident some 12 years ago involving the deaths of two engineers as a result of two oncoming trains north of Bowden involved in a head-on collision. Here again, had the automatic signal system been in place at that time, that accident would have probably been avoided.

My question is: First of all, why is a system in place on the line north of Red Deer and not in place on the line between

[Traduction]

fond et très tôt et n'attendent pas que la question se retrouve devant vous.

Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Gray.

M. J. Gray: Monsieur le président, me permettriez-vous de corriger une erreur qui s'est glissée dans mon témoignage. J'ai laissé entendre que les dix années-personnes supplémentaires iraient probablement au Comité du transport aérien. J'ai depuis appris qu'elles n'ont rien à voir avec ce comité; elles seront affectées au bureau du contrôleur de la Commission. Le personnel supplémentaire du Comité du transport aérien fait l'objet d'une demande distincte qui, si elle était approuvée, figurerait dans le budget supplémentaire.

Le président: Merci beaucoup. Aviez-vous une réponse à la question de M. Forrestall...

M. J. Gray: Je tiens simplement à dire que je serais heureux de transmettre ces opinions non seulement à la Commission qui se penche sur cette question mais également au directeur des enquêtes sur les coalitions.

Le président: Merci.

Avant de passer à M. Mazankowski, j'aimerais proposer une pause de peut-être trois minutes. Les témoins voudront peut-être s'étirer les jambes ainsi que les membres du Comité. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Nous allons ajourner pendant trois minutes. Il s'agit d'une pause, non pas d'un ajournement.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons reprendre avec M. Mazankowski, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais parler du récent accident de VIA Rail survenu à Carstairs, le 23 mars, impliquant un autorail du Canadien Pacifique qui a fait environ cinq victimes et neuf blessés. Alors qu'à première vue, et selon les reportages de la presse, l'accident semblerait imputable à une erreur humaine, les porte-parole de la CCT et de CP Rail ont déclaré que l'accident aurait pu être évité s'il y avait eu en place un système de signalisation automatique entre Red Deer et Calgary, comme il en existe un sur la même voie entre Red Deer et Edmonton.

Selon un article que j'ai lu, il semblerait qu'un autre accident qui a provoqué la mort de deux ingénieurs par suite d'une collision frontale au nord de Bowden, il y a environ 12 ans, aurait pu être évité si ce même système avait été mis en place. Donc, ce système aurait probablement pu éviter un autre accident.

Ma question est la suivante: d'abord, pourquoi existe-t-il un système au nord de Red Deer et pourquoi n'y en a-t-il pas un

[Text]

Red Deer and Calgary? Secondly, given the fact that you have had an in-depth study into—while I recognize it was dealing primarily with railroad crossing accidents in the Province of Alberta, I do not see that issue addressed or any recommendation suggesting that such device should be put in place.

• 1115

Now, we are talking about enhancing the role of rail passenger service in this country. It seems to me that safety has to be an issue that has to warrant very high consideration. If we do not have those kinds of systems in place, it certainly does not augur well for generating a safety confidence in the minds of the travelling public.

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, I think I should point out, in answer to the question, first, that two investigations are being carried out by the commission at the moment. One will be a public hearing into that particular accident, and the other is a Section 226 investigation. I imagine this subject will be dealt with at those hearings. But the question is technical in nature, and perhaps Ralph Gray, from our staff, could be of some assistance. Perhaps he could tell us in what areas the automatic system is in effect and the areas where it is not, and why it is in one and why it is not in the other.

Mr. Mazankowski: When he answers my question, I would like him to comment on the statement of Byron Cameron, who is the Regional Director of the CTC and who said the accident could have been prevented by an automatic signal system such as the one used for years north of Red Deer. Does he agree with that? And if that is the case, why has a recommendation not been made to put that safety system in place? If it is good to have it in place north of Red Deer, why is it not equally required on the line south of Red Deer?

The Chairman: Mr. Ralph Gray, Director of Standards and Development, Rail Transport Committee.

Mr. Ralph L. Gray (Director, Standards and Development, Rail Transport Committee, Canadian Transport Commission): I think the application of an automatic block system, or a control signal system of some type—generally I agree with Mr. Cameron that it might well have prevented that accident. However, these systems are not put in merely for safety purposes. They are put in to handle traffic better and more efficiently than the train order system. They have in them an inherent increased safety factor. They are seldom put in purely for safety reasons. Canadian Pacific apparently did not feel the traffic on that line warranted—feel they needed an automatic control system, and did not install it. While I agree it has an added safety feature, as I say, it is seldom put in purely for safety reasons.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I find that rather strange, when we have Mr. Earl Olson, a spokesman for CP Rail, saying—and I quote from a CP news story: "... such a signal system would have

[Translation]

entre Red Deer et Calgary? Deuxièmement, étant donné que vous avez effectué une étude approfondie sur... Je comprends qu'elle devait porter principalement sur les accidents aux passages à niveau en Alberta, on ne fait pas mention de ce système et on ne fait aucune recommandation concernant l'installation d'un tel dispositif.

Maintenant, il est question d'améliorer le service voyageur au pays. Il me semble que la sécurité doit faire l'objet d'une très grande attention. En l'absence de tels systèmes, il sera certainement difficile de gagner la confiance du public voyageur à l'égard de la sécurité du transport ferroviaire.

M. J. Gray: Monsieur le président, pour répondre à la question, je pense que je dois dire d'abord que la Commission mène actuellement deux enquêtes. L'une constituera une audience publique concernant cet accident, et l'autre sera une enquête comme prévu à l'article 226. J'imagine que cette question sera abordée aux audiences. Mais c'est une question technique et Ralph Gray, de notre personnel, pourrait peut-être nous aider. Il pourrait peut-être nous dire où le système est en place et où il ne l'est pas, et nous expliquer pourquoi il existe à un endroit et pas à l'autre.

M. Mazankowski: J'aimerais que, dans sa réponse, il commente une déclaration de Byron Cameron, directeur régional de la CCT, qui a dit que l'accident aurait pu être évité s'il y avait eu un système de signalisation automatique comme celui qu'on utilise depuis longtemps au nord de Red Deer. Est-il d'accord avec cela? Et, dans l'affirmative, pourquoi n'a-t-on pas recommandé d'installer un tel système de sécurité? S'il est bon de l'avoir au nord de Red Deer, pourquoi ne serait-il pas tout aussi utile de l'avoir au sud de Red Deer?

Le président: Monsieur Ralph Gray, directeur des normes et du perfectionnement, Comité du transport ferroviaire.

M. Ralph L. Gray (directeur, Normes et perfectionnement, Comité du transport ferroviaire, Commission canadienne des transports): Je pense qu'avec un système de signalisation automatique, ou un système de contrôle de quelque sorte,—je suis généralement d'accord avec M. Cameron que l'accident aurait pu être évité. Cependant, ces systèmes ne sont pas mis en place simplement pour des raisons de sécurité. On les installe pour assurer un contrôle du trafic meilleur et plus efficace que le système d'ordre de marche. Il comporte un facteur de sécurité plus élevé. Mais on l'installe rarement pour des raisons purement de sécurité. Le Canadien Pacifique ne semblait pas croire que le trafic sur cette ligne justifiait un système de contrôle automatique, et il n'en a pas installé. Il est vrai que le système comporte un élément de sécurité de plus, mais je le répète, on l'installe rarement pour des raisons purement de sécurité.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je trouve cela assez curieux qu'un porte-parole de CP Rail, M. Earl Olson, dise et je cite un article de la Presse canadienne: «... un tel système de signalisation

[Texte]

prevented...”—not “could have prevented”; he said “prevented”:

... the March 23rd crash by detecting the open switch responsible and flashing a warning signal to the dayliner engineer. The system is in place on the CP main line between Red Deer and Edmonton, but not on 130 kilometres of track south of Red Deer to Beddington on Calgary's doorstep.

You are responsible. Your organization is responsible for maintaining adequate safety. If you have the CP spokesman and your own CTC spokesman arguing that such a system should have been in place, why was it not recommended, particularly when you have just gone through an inquiry into safety in the Province of Alberta? Granted it had to do primarily with rail grade crossing. But surely if you are so preoccupied with safety at the crossings, something as elementary as has been suggested by these two learned individuals—it boggles my mind to rationalize why this system was not in place on the whole line.

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, I think probably I should deal with Mr. Mazankowski's question. I suppose automatic signal systems fall into the same category as hot-box detectors and gateway inspections and conversion from friction bearings to roller bearings.

• 1120

Perhaps I should not have mentioned the last one, because we are beginning to have some doubts about that. They are all things that add to safety, but unfortunately they are also all things that cost money.

It would be, I am sure, an economic impossibility—based on my knowledge of the industry—to tomorrow morning convert all the systems across Canada to an automatic signal system. So it is a desirable improvement, which we would like to see on all the railway lines in all parts of Canada, but these things have to be done gradually. Maybe this is an area where there is a special need for it; no doubt this will be discussed at the public hearing, and if this is an area where it ought to have been done, where traffic justifies it, where it is economically feasible, no doubt that decision will be made. I repeat, there is always a saw-off between safety and the realities of economics; this is probably one of those areas.

Mr. Mazankowski: How do you explain the fact that you have it on one half of this very heavily travelled line? I mean there is as much traffic, I believe, south of Red Deer as there is north of Red Deer. You have the system on half the line and not on the other half.

Secondly, there has been no reference made in this study that I am aware of. Correct me if I am wrong.

Mr. J. Gray: I can only hazard a guess as to what the answer is. I would guess if the traffic is identical in level on the two parts of the line, I would assume that in due course both parts of the line would have the same system, but I am just guessing. In other words, you introduce the newer and more

[Traduction]

aurait empêché de se produire...’, et non «aurait pu empêcher»; il a bien dit «aurait empêché de se produire»:

... l'accident du 23 mars en repérant l'aiguillage ouvert et en avertissant le conducteur de l'autorail. Le système est en place sur la ligne principale du CP entre Red Deer et Edmonton, mais n'existe pas sur les 130 kilomètres au sud de Red Deer menant à Beddington aux abords de Calgary.

Vous êtes responsables. Votre organisme est responsable de la sécurité du réseau. Si un porte-parole du CP et un porte-parole de la CCT disent qu'un tel système aurait dû être en place, pourquoi n'en a-t-on pas recommandé l'installation, d'autant plus que vous venez tout juste de terminer une enquête sur la sécurité du transport ferroviaire en Alberta? Je comprends que l'enquête portait principalement sur les passages à niveau. Mais si la sécurité à ces endroits vous préoccupe à ce point, lorsque deux spécialistes recommandent quelque chose d'aussi élémentaire, je ne comprends pas pourquoi le système n'a pas été aménagé sur toute la ligne.

M. J. Gray: Monsieur le président, je pense que je vais répondre à la question de M. Mazankowski. Les systèmes de signalisation automatique se rangent probablement dans la même catégorie que les détecteurs de boîtes chaudes et les inspections des barrières et le remplacement des paliers à friction par les paliers à rouleaux.

Je n'aurais peut-être pas dû mentionner la dernière chose, parce que nous commençons à avoir des doutes. Ce sont toutes des choses qui ajoutent à la sécurité, mais qui malheureusement coûtent aussi beaucoup d'argent.

Je suis sûr qu'il serait économiquement impossible—d'après ma connaissance de l'industrie—de convertir demain matin tous les systèmes du pays au système de signalisation automatique. C'est une amélioration souhaitable que nous aimerions apporter à toutes les lignes de chemins de fer de toutes les régions du pays, mais il faut procéder graduellement. On a peut-être spécialement besoin du système dans cette région-là; on va sûrement en discuter aux audiences publiques, et si l'on juge qu'il devrait y avoir un système, si le trafic le justifie, si c'est possible économiquement, on prendra sûrement la décision qui s'impose. Je le répète, il y a toujours un fossé entre les considérations de sécurité et les réalités économiques, et nous en avons probablement un exemple ici.

M. Mazankowski: Comment expliquez-vous le fait que le système existe sur la moitié de cette ligne très achalandée? Le trafic doit sûrement être le même au sud de Red Deer qu'au nord. Le système est en place sur une moitié de la ligne et pas sur l'autre.

Deuxièmement, à ma connaissance, il n'en a pas été question dans l'étude. Corrigez-moi si je fais erreur.

M. J. Gray: Je peux essayer de deviner la réponse. Je dirais que si le trafic est le même sur les deux parties de la ligne, je pense que le même système devrait être installé sur toute la ligne, en temps et lieu, mais c'est de la spéculation. En d'autres termes, on implante le système plus récent et plus moderne

[Text]

modern system as you can afford it. But I am speaking for the railway company here, and perhaps I should not be doing that.

Mr. Mazankowski: Well, you have the railway spokesman saying that a signal system would have prevented it. He does not say that it is too costly; he does not say it is beyond their ability to install it. Once again I think the onus is on your organization to question the reasons why such a system would be desirable on one half of the route and not on the other half, particularly when you have gone through a study on the level of accidents involving rail transportation in the Province of Alberta; no reference has been made to it.

Mr. J. Gray: I repeat, I expect this is one of the subject matters that will be of great interest at the public hearing.

Mr. Mazankowski: Well, it is another after-the-fact situation. We have always tried to make the point that rail passenger service is a safer form of transportation than automobile and even air, and when you have that sort of lackadaisical application of very fundamental safety devices it certainly does not augur well for enhancing the confidence of the travelling public who wish to choose the railroad.

The Chairman: I wonder if I could ask a question, if I do not take it from your time.

Mr. Gray, the media reports at the time indicated—and I am not making a judgment—that the accident occurred because an employee of CP Rail forgot to close the switch, or open it; I am not sure which case. Has any disciplinary action been taken against this employee? Do you know?

Mr. R. Gray: I am not sure that disciplinary action was taken. The last word I heard was that the man was in a very poor mental state over his involvement, and that he was hardly available for interrogation—but that was a short time ago.

The Chairman: I ask that question because obviously there is such a thing as human error. I am not a lawyer and I do not know who in this case might press any charges, but I would be very concerned if this individual were to be made a scapegoat for the fact that in the electronic age we are operating at least sections of railroads with horse-and-buggy era equipment rather than modern equipment.

I think Mr. Mazankowski's point is very well taken, that certainly some emphasis should be placed on replacing that kind of switching mechanism with an automatic signal system that would give a warning when a switch is left open when it should be closed.

Mr. J. Gray: I agree with that, Mr. Chairman, but I would like to make clear the immensity of the problem. There are thousands of miles of railway in Canada that do not have an automatic signal system, and the thousands of miles cannot be

[Translation]

selon ses moyens. Mais je parle pour la compagnie de chemins de fer ici, et je ne devrais peut-être pas le faire.

M. Mazankowski: Mais, vous avez le porte-parole du chemin de fer qui dit que le système de signalisation aurait empêché l'accident de se produire. Il ne dit pas que le système est trop cher; il ne dit pas qu'il n'a pas les moyens de l'installer. Je le répète, je pense qu'il vous incombe d'établir pourquoi un tel système serait utile sur une moitié de la ligne et non sur l'autre, particulièrement à la suite d'une étude sur le taux d'accidents dans le transport ferroviaire en Alberta; cette question n'a pas été abordée.

M. J. Gray: Je le répète, je m'attends à ce que ce soit une des questions qui soulèvera énormément d'intérêt aux audiences publiques.

M. Mazankowski: Eh bien, c'est un autre exemple de réaction aux événements. Nous avons toujours tenté de faire valoir que le service de transport des voyageurs par rail est un mode de transport plus sûr que l'automobile et même que l'avion, mais quand on a une attitude aussi nonchalante à l'égard de l'implantation de dispositifs de sécurité très fondamentaux, cela est loin de contribuer à accroître la confiance du public qui souhaiterait adopter le transport ferroviaire.

Le président: Me permettez-vous de poser une question si cela ne vous enlève pas de temps.

Monsieur Gray, les médias ont rapporté à la suite de l'accident—et je ne passe pas de jugement—que l'accident s'est produit parce qu'un employé de CP Rail avait oublié de fermer ou d'ouvrir l'aiguillage je n'en suis pas certain. Des mesures disciplinaires ont-elles été prises contre cet employé? Savez-vous?

M. J. Gray: Je ne sais pas si des mesures disciplinaires ont été prises. Aux dernières nouvelles, l'employé était très mal en point sur le plan moral à cause de sa responsabilité dans cette affaire, et il était loin d'être disposé à répondre à des questions, mais il y a quelque temps de cela.

Le président: Je pose la question parce que, évidemment, l'erreur humaine est possible. Je ne suis pas avocat, et je ne sais pas qui, dans ces circonstances, pourrait éventuellement intenter des poursuites, mais je ne voudrais pas qu'on se serve de cet individu comme bouc émissaire, alors qu'à l'ère électronique, nous utilisons toujours sur certaines parties de notre réseau ferroviaire de l'équipement vétuste plutôt qu'un équipement moderne.

Je pense que M. Mazankowski a entièrement raison, qu'on devrait certainement mettre un certain accent sur le remplacement de ce genre d'aiguillage par un système de signalisation automatique qui donnerait un avertissement lorsqu'il y a erreur d'aiguillage.

M. J. Gray: Je suis d'accord, monsieur le président, mais j'aimerais bien vous faire comprendre l'importance du problème. Il y a des milliers de milles de chemins de fer au Canada qui ne sont pas dotés du système de signalisation

[Texte]

converted to an automatic signal system overnight. So it is the old story.

The Chairman: In the meantime, then, I would hope an employee who makes an honest error, if I may use that rather contradictory term, does not become the scapegoat for the lack of progress in the conversion from horse-and-buggy to modern-era equipment. That is the only point I wish to make.

Thank you, Mr. Mazankowski. Proceed, please.

Mr. Mazankowski: I find it strange, Mr. Chairman—I accept the point that has been made by Mr. Gray, but I find it difficult to accept in light of the fact that half the line has this system in place, the other half does not. I find it somewhat irresponsible for the CTC not to have questioned why such a system is not in place in the whole line. If it is important to have it on the north portion of the line, I see no reason why it should not be in place on the southern portion.

I do not think we are talking about equipping a total network. We are talking about a line that is very heavily travelled with both passenger and freight.

I must say I am not entirely happy with the answers I have received to my questions. I would hope we at least, as a minimum, could get an update on what has transpired heretofore, what work the CTC has done in terms of the inquiry, how long the inquiry is going to take—no one really knows. But it is clearly an issue that I find very very important and very fundamental to the enhancement of the rail passenger service in the country.

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, if it would be of some assistance to the committee, I would be glad to ask the Railway Transport Committee to look into the question of one piece of line versus the other line and see if there is any information that could be of assistance to you in connection with this matter. We would be glad to do that.

The Chairman: I am sure the committee would appreciate that. Thank you, Mr. Gray.

Mr. Mazankowski: I appreciate that very much.

I would like to turn your attention, Mr. Gray, to the comments of the Auditor General in two areas, one having to do with VIA Rail and accounting methodology and accountability, and secondly, about branch-line rehabilitation, which implies that the kind of auditing practices—assessment of ensuring the optimum cost efficiency of work being performed in the rehabilitation of branch lines. As far as the Auditor General is concerned, he is not happy with the fact that there is not independent assurance that there is adequate cost efficiency, or proven cost efficiency, in the funds that are spent on the rehabilitation program. Presumably you have referred to the Auditor General's comments. I am wondering, since your department, the CTC, is intricately involved in this process of auditing and ensuring that moneys are spent properly, do you agree with his comments? If not, could you indicate where you believe he is out in left field, if so?

[Traduction]

automatique, et il ne peut être installé du jour au lendemain. C'est toujours la même histoire.

Le président: Entre-temps, j'espère que l'employé qui a fait une erreur honnête, si je puis m'exprimer en termes aussi contradictoires, ne sert pas de bouc émissaire pour la lenteur de la conversion à un équipement moderne. C'est tout ce que j'avais à dire.

Merci, monsieur Mazankowski. Continuez, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Je trouve cela étrange, monsieur le président—j'accepte la réponse de M. Gray, mais je trouve difficile à comprendre que la moitié de la ligne soit dotée du système et l'autre moitié, pas. Je trouve que la CCT a manqué un peu de responsabilité en ne demandant pas pourquoi le système n'était pas en place sur toute la ligne. S'il est important de l'avoir sur le tronçon nord, je ne vois pas pourquoi il ne serait pas tout aussi utile de l'avoir sur le tronçon sud.

Nous ne parlons pas de l'installer sur tout un réseau. Nous parlons d'une ligne où le trafic de voyageurs et de marchandises est très intense.

Je dois dire que je ne suis pas tellement satisfait des réponses qu'on m'a données. J'aurais espéré qu'on nous donne, à nous au moins, une idée de ce qui s'est fait jusqu'à présent, de l'enquête qu'effectue la CCT et de la période sur laquelle elle s'étendra, mais personne ne semble vraiment le savoir. C'est nettement une question très, très importante et très fondamentale en ce qui concerne l'amélioration du service de transport de voyageurs par rail au pays.

M. J. Gray: Monsieur le président, si cela peut vous être utile, je me ferai un plaisir de demander au comité du transport par chemin de fer de chercher à savoir pourquoi le système existe sur une partie de la ligne et pas sur l'autre, et de voir s'il n'y aurait pas quelque chose qui pourrait vous aider dans cette affaire. Nous serions heureux de pouvoir vous aider.

Le président: Je suis sûr que le Comité vous en serait reconnaissant. Merci, monsieur Gray.

M. Mazankowski: Je vous remercie beaucoup.

J'aimerais attirer votre attention, monsieur Gray, sur des commentaires du vérificateur général concernant deux questions: premièrement les méthodes de comptabilité et d'imputabilité de VIA Rail, deuxièmement, la remise en état des lignes secondaires, ce qui implique un genre de pratiques de vérification—une évaluation permettant d'établir l'efficacité optimale des travaux qu'on effectue. Le vérificateur général déplore qu'il n'y ait pas d'études indépendantes permettant d'établir l'efficacité des travaux par rapport à leur coût ou à l'efficacité du programme. Vous êtes sans doute au courant des commentaires du vérificateur général. Étant donné que votre ministère, que la CCT participe directement à ce processus de vérification et veille à ce que les fonds soient dépensés efficacement, approuvez-vous ces commentaires? Dans la négative, pourriez-vous nous expliquer pourquoi ils ne sont pas fondés?

[Text]

• 1130

Mr. J. Gray: I am going on memory, but I do not remember that the Auditor General was critical of the CTC's participation in the audit of the rail line rehabilitation projects. Perhaps I am incorrect on that.

Mr. Mazankowski: He quotes your officials as saying engineering inspections and financial audits cannot be completed because of lack of resources, that outside auditors were hired to conduct financial audits. The contract with the engineering firm also required that it assess the cost efficiency of the work performed. He has also pointed out that the lines designated for rehabilitation are also eligible for branch-line subsidies administered by the CTC. The subsidy compensates the railways for expenditures made on unprofitable lines. He is also pointing out the fact that, while the taxpayer is paying for the rehabilitation of these lines, the railways then consider that as part of their capital expenditures and consider that in their overall cost of service.

So there are really the two areas. You may be right in what you say. The fact of the matter is, to the extent the CTC is involved in the process, he is critical of the fact that, in total, there is not adequate accountability to ensure that the expending of funds on rehabilitation projects is done with the optimum level of cost efficiency.

Mr. J. Gray: All right. Mr. Chairman, may I point out two things?

First, the commission does not choose which lines will be rehabilitated and which will not. That is a function carried out between the railways and Transport Canada. Neither does the commission determine the level of rehabilitation to which the line should be put. So these two elements of the branch-line rehabilitation are outside our jurisdiction altogether.

We do the audit for Transport Canada, both from the engineering and from the financial point of view of the actual rehabilitation which takes place. It is in that area I was suggesting we had not been criticized by the Auditor General; namely, for the portion of the total program for which we are responsible. However, there may be technical aspects that Dr. Heads could mention in addition to the remarks I have made.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Thank you, Mr. Chairman.

I think the only additional point I would make there is that, in respect of the assets provided by government for the branch-line rehabilitation, it is indeed correct that the railways have attempted to obtain subsidy payments in respect of this government expenditure.

The Railway Transport Committee deliberated on this matter and refused to allow the inclusion of these government-provided assets in the case in which the railways were to be paid subsidy. The railways protested this to the review

[Translation]

M. J. Gray: Je ne me souviens pas que le vérificateur général ait dénoncé la participation de la CCT dans la vérification des projets de remise en état des lignes secondaires. Je me trompe peut-être.

M. Mazankowski: Il dit que les hauts fonctionnaires auraient déclaré que les inspections techniques et vérifications financières ne peuvent être menées à bien à cause d'un manque de ressources et que des vérificateurs de l'extérieur ont été embauchés pour effectuer les vérifications financières. Selon le contrat, le bureau d'ingénieurs devait aussi évaluer la rentabilité de travaux effectués. Il a également fait ressortir que les lignes qu'on avait décidé de remettre en état étaient aussi admissibles à un programme de subventions mis en oeuvre par la CCT. Les subventions visent à indemniser les chemins de fer pour des travaux effectués sur des lignes qui ne sont pas rentables. Il fait remarquer aussi que, bien que le contribuable absorbe le coût de la remise en état de ces lignes, les chemins de fer considèrent cela comme faisant partie de leurs dépenses d'immobilisation et de leur coût global de service.

Il y a donc vraiment deux choses. Vous avez peut-être raison, mais il reste que, dans la mesure où la CCT participe au processus, le vérificateur général dénonce que, dans l'ensemble, il n'y ait pas de vérification assez efficace pour assurer que les dépenses relatives au projet de remise en état des lignes de chemin de fer sont effectuées avec la plus grande efficience.

M. J. Gray: Très bien. Monsieur le président, je voudrais tirer deux choses au clair.

Premièrement, la commission ne décide pas des lignes qui seront remises en état et de celles qui ne le seront pas. Ces décisions sont prises par les chemins de fer et Transport Canada. La commission ne décide pas non plus des remises en état à effectuer. Donc, ces deux éléments du programme d'amélioration des lignes secondaires ne sont absolument pas de notre ressort.

Nous faisons, pour Transport Canada, la vérification, tant du point de vue technique que financier, des travaux effectués. C'est dans ce domaine que je disais que nous n'avions pas été critiqués par le vérificateur général; c'est-à-dire à l'égard de la partie du programme dont nous sommes chargés. Cependant, M. Heads a peut-être certaines précisions d'ordre technique à ajouter.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur le président.

Tout ce que j'ajouterai, c'est que, en ce qui concerne les ressources fournies par le gouvernement pour le programme de remise en état des lignes secondaires, il est vrai que les chemins de fer ont tenté d'obtenir des subventions.

Le Comité du transport par chemin de fer a discuté de la question et refusé qu'on inclue ces ressources gouvernementales lorsque les chemins de fer devaient obtenir des subventions. Les chemins de fer ont contesté devant le comité d'appel de la

[Texte]

committee of the CTC on the grounds that they had not had a proper hearing.

The matter came back to the Railway Transport Committee. We held a very extensive fall hearing and received inputs from interested parties, from the railways and interested parties in western Canada. The Railway Transport Committee again affirmed its decision that it would be double counting to allow the railways to get cost of capital and depreciation on assets provided by government.

The matter is still, I understand, Mr. Mazankowski, before the courts. But the Railway Transport Committee certainly was very cognizant of its need to preserve government interest and avoid double counting on this. I do not think we have been criticized in any way by the Auditor General on that.

I think, similarly, the Auditor General has not really criticized what we have been doing on the engineering audits, which are essentially aimed at establishing that the railways did, in fact, do what they were supposed to do. It involves a pre-inspection and a post-inspection.

Similarly, we have administered, through the western division in Saskatoon, the financial audit of the branch-line rehabilitation; and I do not think there is any criticism of our efficiency on that at the moment. There might have been in years gone back, but not at the moment. I think the fundamental issue on the branch-line rehabilitation is the one that our acting president just mentioned, the question of whether the government as a whole is getting value for money for all of the rehabilitation work which it is authorizing. And this is beyond the terms of reference of the CTC.

• 1135

The Chairman: A final question.

Mr. Mazankowski: Just a short supplementary with respect to the matter which is before the Federal Court of Appeal. Is the CTC involved in that at all? Are you making representations to them?

Mr. J. Gray: We normally do not appear before the federal court to support or justify our decisions but we do normally send a counsel to those hearings, to act as a friend of the court, to provide the court with any assistance we can, to answer questions and so on.

The Chairman: I see. Before going for round two and since we have a quorum, I want to advise the committee I have just been advised that since we have a schedule devised and we have witnesses who have agreed to appear on the various dates, that we are now in a position to maintain that schedule—for which I thank the chief government Whip.

Some hon. Members: Hear! Hear!

An hon Member: He has been Deputy Whip too long.

Mr. Turner: Mr. Chairman, that is just for the days that you have the witnesses coming.

[Traduction]

CCT sous prétexte qu'ils n'avaient pas eu l'occasion de bien présenter leur cas.

La question a été déferée de nouveau au Comité du transport par chemin de fer. Nous avons tenu des audiences très complètes à l'automne et entendu les témoignages de parties intéressées, des chemins de fer et de parties intéressées de l'Ouest canadien. Le Comité du transport par chemin de fer en est arrivé aux mêmes conclusions que la première fois, à savoir que ce serait comptabiliser en partie double si l'on permettait aux chemins de fer d'inscrire des coûts d'immobilisation et des amortissements concernant des ressources gouvernementales.

Je pense que l'affaire est toujours devant les tribunaux, monsieur Mazankowski. Mais le Comité du transport par chemin de fer a fait tous les efforts possibles pour veiller aux intérêts du gouvernement et éviter une comptabilisation en partie double. Je ne sais pas si le vérificateur général nous a critiqués là-dessus.

Je ne crois pas non plus que le vérificateur général ait vraiment critiqué nos vérifications techniques qui visent essentiellement à établir si les chemins de fer ont effectué les travaux qu'ils devaient faire. Cela veut dire qu'il faut effectuer une vérification avant et après les travaux.

Nous avons également dirigé, par l'intermédiaire de notre division de l'Ouest à Saskatoon, la vérification financière du programme de remise en état des lignes secondaires; et je ne crois pas que notre efficacité ait été mise en doute à cet égard. Il y a quelques années peut-être, mais pas en ce moment. Je pense que la question fondamentale au sujet du programme de remise en état des lignes secondaires est celle que vient de poser notre président suppléant, celle de savoir si le gouvernement en a pour son argent dans les travaux de réaménagement qu'il autorise. Et cela déborde le mandat de la CCT.

Le président: Une dernière question.

M. Mazankowski: Une brève question supplémentaire au sujet de l'affaire qui est devant la Cour d'appel fédérale. La CCT est-elle impliquée là-dedans? Faites-vous des représentations?

M. J. Gray: Nous n'avons pas l'habitude d'aller en Cour fédérale pour défendre ou justifier nos décisions, mais nous envoyons normalement un conseiller juridique aux audiences pour aider le tribunal, répondre à ses questions, l'éclairer sur certains sujets et ainsi de suite.

Le président: Je vois. Avant de procéder au deuxième tour, étant donné que nous avons le quorum, je voudrais dire au Comité que je viens d'apprendre qu'on a confirmé l'horaire qu'on avait établi et la liste de témoins que nous avons invités à comparaître aux dates fixées, et je tiens à en remercier le whip en chef du gouvernement.

Des voix: Bravo! bravo!

Une voix: Il a été whip adjoint trop longtemps.

M. Turner: Monsieur le président, c'est confirmé simplement pour les jours où vous attendez des témoins.

[Text]

The Chairman: That is right.

Mr. Turner: And the other day, you sit within the block system.

The Chairman: That is right.

Mr. Turner: The reason for this, you have three Liberal members in the House and five out right now. We just cannot operate that way. There are five committees sitting that nobody knows are sitting.

Mr. Forrestall: Come on, now, you are getting upset.

Mr. Turner: I could not care less. I still have a job to do, so that is the situation.

The Chairman: I appreciate very much the fact that we can maintain our schedule, and I would like then, because we—I will recognize you in just a moment, Mr. Blaikie—have passed Part I of the Fourteenth Report of the Sub-committee on Agenda and Procedure. The entire report has been circulated to members. I would now, if we could, like to pass Parts II, III and IV, but I would need a motion for that, and then we can have some discussion. Would somebody move the adoption of Parts II, III and IV? Mr. Turner, thank you.

Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I was not on the steering committee and I realize how frustrating it is for steering committees to come back and have reports and then have people question them, but I only have one concern and I am sure you will understand it even if nothing can be done about it, but I hope that it could be. I am concerned about the date on which the annual report of the Canadian National Railways will be . . .

The Chairman: I am coming to that in just a moment.

This may solve your problem.

Mr. Blaikie: I hope so.

The Chairman: I point out to the committee that the subcommittee report will have to be amended because Professor Lukasiewicz will not be able to appear on April 26 and CN has difficulty with the date we have suggested. Therefore, after negotiations, I suggest the following, if somebody will move it after I have read it: that Part II of the subcommittee report be amended by cancelling the meeting scheduled for Tuesday, April 26, 1983 at 3.30 p.m. and rescheduling the appearance of Canadian National Railways on May 10, the same times as we asked them to appear on May 3, simply switching the day from May 3 to May 10. Do I have a mover for that?

Mr. Blaikie: I will move that. I move that.

The Chairman: Mr. Blaikie, seconded by Mr. Turner. I am sorry, you cannot move it, you are an alternate.

Mr. Turner, seconded by . . . Mr. Turner cannot move it. Mr. Nowlan, seconded by Mr. Turner moves that the amendment be put. It is May 10 rather than May 3.

[Translation]

Le président: C'est bien cela.

M. Turner: Et l'autre jour, vous siégez selon le système de bloc.

Le président: C'est cela.

M. Turner: La raison pour cela, c'est que vous avez trois députés libéraux à la Chambre, et cinq qui sont absents. On ne peut pas fonctionner comme cela. Il y a cinq réunions de comité, dont personne n'est au courant.

M. Forrestall: Voyons, vous vous emportez.

M. Turner: Et puis après. J'ai un travail à faire et je vous expose la situation.

Le président: Je suis très heureux que nous puissions garder notre horaire, et j'aimerais maintenant, étant donné que nous avons . . . je vais vous donner la parole dans un instant, M. Blaikie . . . adopter la première partie du quatorzième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure, le rapport complet a été distribué aux membres, j'aimerais maintenant, si vous voulez bien, adopter les parties II, III et IV, mais il me faut une motion en ce sens, ensuite nous pourrions en discuter. Quelqu'un veut-il proposer l'adoption des parties II, III et IV? M. Turner, merci.

Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, je n'étais pas au comité de direction, et je sais combien il peut être ennuyeux pour les comités directeurs d'avoir à répondre de leur rapport, mais il y a une seule chose qui me préoccupe, et je suis sûr que vous comprendrez, même si on ne peut rien y faire. Ce qui me préoccupe, c'est la date à laquelle le rapport annuel du Canadien-National sera . . .

Le président: J'y arrive, à l'instant.

Cela résoudra peut-être votre problème.

M. Blaikie: Je l'espère.

Le président: Je tiens à signaler au Comité que le rapport du sous-comité devra être modifié parce que le professeur Lukasiewicz ne pourra pas venir le 26 avril et que le CN n'est pas sûr de pouvoir s'accommoder de la date que nous avons suggérée. En conséquence, après en avoir discuté, je propose l'amendement suivant; si quelqu'un veut bien présenter une motion après que je l'aurai lu: que l'on modifie la partie II du rapport du sous-comité en annulant la réunion du mardi 26 avril 1983 à 15h30 et en remplaçant la réunion du 3 mai du CN par une réunion le 10 mai, à l'heure prévue. Quelqu'un présente la motion?

M. Blaikie: Je propose l'amendement.

Le président: Monsieur Blaikie, appuyé par M. Turner. Je m'excuse, vous ne pouvez pas proposer de motion, vous êtes un remplaçant.

M. Turner, appuyé par . . . M. Turner ne peut pas présenter une motion. M. Nowlan, appuyé par M. Turner, propose l'adoption de l'amendement. Ce sera le 10 mai plutôt que le 3 mai.

[*Texte*]

Mr. Nowlan: Does it also include that change for April 26?

The Chairman: We are simply cancelling that.

Mr. Nowlan: Oh. Okay.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just on a point of clarification, I was led to believe that when a permanent member was not in attendance, the alternate, for all intents and purposes...

Mr. Blaikie: I was just going to raise a point of order.

Mr. Mazankowski: —assumed the role of the permanent member and I...

The Chairman: He has to be substituted and he has not been.

• 1140

Mr. Mazankowski: No, no. But if he is designated as an alternate, does he not automatically become a permanent when the permanent member leaves the room or is not in attendance?

The Chairman: No, there is still the required procedure where the clerk has to be advised and the government Whip has to sign the form.

Mr. Mazankowski: But if he is designated as a permanent alternate member, does he not enjoy the same privileges as a permanent member when the permanent member is not in attendance?

Mr. Turner: Except for voting, unless he gives 24 hours' notice.

Mr. Mazankowski: Well, he gets the vote too, Mr. Turner, as I understand it. It is a matter of clarification and we may as well clarify it now.

The Chairman: My information that I have been given is that the substitution process must continue as it did in the past for the alternates.

Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: My understanding of it was that all committees would have a permanent member and an alternate member, and that when the permanent member was not there, the alternate member automatically took his or her place. That is the idea of having an alternate. Otherwise, there is no sense having alternates. We are really back at the old substitution system.

Now I have been designated on this committee. I receive notices of the committee, I am on the committee. And my understanding was—that is why I went to move a motion—was that I have the power to move those motions.

The Chairman: Give me a moment to consult with the clerk, please.

Mr. Blaikie: It is no big deal right now, but it could be.

[*Traduction*]

M. Nowlan: Est-ce que cela comprend aussi la réunion du 26 avril?

Le président: Cette réunion est simplement annulée.

M. Nowlan: Oh, bien.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais une explication. J'avais l'impression que, en l'absence d'un membre permanent du Comité, le remplaçant, à toutes fins utiles...

M. Blaikie: J'allais justement invoquer le Règlement à cet effet.

M. Mazankowski: ... assumer le rôle du membre permanent et je...

Le président: Il doit être remplacé et il ne l'a pas été.

M. Mazankowski: Non, non. Mais s'il est désigné comme remplaçant, ne devient-il pas automatiquement membre permanent lorsque celui-ci quitte la pièce ou n'est pas là?

Le président: Non, il faut que le greffier soit avisé et que le whip du gouvernement signe la formule.

M. Mazankowski: Mais s'il est désigné comme remplaçant permanent, n'a-t-il pas les mêmes privilèges qu'un membre permanent lorsque celui-ci est absent?

M. Turner: Sauf pour les votes, à moins qu'on obtienne un préavis de 24 heures.

M. Mazankowski: Il a donc droit de vote, aussi, monsieur Turner, si je comprends bien. Je demandais un éclaircissement, et autant l'obtenir maintenant.

Le président: Selon ce qu'on m'a dit, le système de remplaçant doit continuer comme par le passé.

Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: D'après moi, tous les comités devaient avoir un membre permanent et un remplaçant, et en l'absence du membre permanent, le remplaçant prenait automatiquement sa place. C'est l'idée du remplaçant. Sinon, les remplaçants n'ont pas leur raison d'être. Cela revient en fait à l'ancien système.

Maintenant, j'ai été désigné à ce comité. Je reçois ces avis, je suis membre du Comité. Et je pensais que—c'est pourquoi je m'apprêtais à présenter une motion—que j'avais le droit de présenter des motions.

Le président: Permettez-moi de consulter le greffier.

M. Blaikie: Cela n'a pas tellement d'importance maintenant, mais cela pourrait en avoir.

[Text]

The Chairman: Okay. I guess we are getting into something that is rather technical. Under the accepted procedure, the alternate has to advise the clerk that he is replacing the permanent member. However, the fact that you are here and your permanent member is not here, I am going to accept that as notice that you are for the purposes of today's meeting. But I would advise alternates in the future to let the clerk know that they are replacing the permanent member.

Mr. Blaikie: So it is a matter of speaking to the clerk?

The Chairman: That is all.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is not my understanding, and I think there should be clarification. My understanding, at least the way it has been explained to me, is that when a permanent member leaves the room and an alternate is at the committee hearing, he can assume for all intents and purposes the same privileges as the permanent member who left the room. And that is the whole purpose of alternates and . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski, I do not have any philosophical disagreement with you. I am simply following the procedural advice I have been given as the chairman. But it would seem to me that what you are suggesting would actually be the sensible way of doing it, and I will seek further advice on it. But in any case, for the purposes of today, I am recognizing Mr. Blaikie as the alternate who has officially been substituted for Mr. Parker, who has officially been substituted for Mr. Benjamin. Okay.

Amendment agreed to.

The motion, as amended, agreed to.

The Chairman: Again, thank you, Mr. Turner.

Now then, we are going to round two with Mr. Nowlan. I have three members who have indicated they would like to speak on round two. If there is nobody else who wishes to do so, I can give those members 15 minutes each and then we would adjourn at 12.30 p.m. Is that agreed? It is Mr. Nowlan, Mr. Blaikie and Mr. Forrestall, in that order.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. I have got some very precise questions. Some of them may have a little preamble and perhaps again, as before, if there is detailed information we perhaps could file it later.

My first question is what is the number of staff in the CTC Ottawa region and what is the number of personnel and the breakdown in your Saskatoon western office? We could take the time to do that now or you could give us the breakdown by paper later.

Mr. J. Gray: I think it would save the committee's time if we provided the answer later.

Mr. Nowlan: Fine. That is fine with me.

• 1145

Now, the Senate Transport committee report on . . . No, excuse me, let me go to this one first. Under the provisions of the National Transportation Act the CTC, as I understand it, is responsible for, or can provide advice in, policy matters to

[Translation]

Le président: Bien. Je pense que c'est une question très technique. Selon la procédure établie, le remplaçant doit aviser le greffier qu'il prend la place du membre permanent. Cependant, pour la réunion d'aujourd'hui, je vais considérer comme un avis le fait que vous soyez là et que le membre permanent n'y soit pas. Mais je rappellerai aux remplaçants d'aviser le greffier à l'avenir lorsqu'ils prendront la place d'un membre permanent.

M. Blaikie: Alors il s'agit simplement d'aviser le greffier?

Le président: C'est tout.

M. Mazankowski: Monsieur le président, ce n'est pas comme cela que je l'interprétais et je pense qu'on devrait demander un éclaircissement. D'après moi, du moins de la façon dont on me l'a expliqué, quand un membre permanent quitte la pièce et qu'un remplaçant assiste à la réunion du Comité, il peut à toutes fins utiles exercer les mêmes privilèges que le membre permanent qui vient de quitter la salle. C'est toute la raison d'être des remplaçants et . . .

Le président: Monsieur Mazankowski, je suis tout à fait d'accord avec vous sur le principe. Je fais simplement suivre les directives qui m'ont été données en tant que président. Mais il me semble qu'il serait très logique de fonctionner comme vous le suggérez, et je vais me renseigner davantage là-dessus. De toute façon, pour aujourd'hui, je reconnais M. Blaikie comme remplaçant, qui prend officiellement la place de M. Parker, qui, lui, remplace officiellement M. Benjamin. Bon.

L'amendement est-il adopté?

La motion modifiée est adoptée.

Le président: Encore une fois, merci, monsieur Turner.

Maintenant, nous commençons le deuxième tour avec M. Nowlan. Trois membres ont demandé la parole pour le deuxième tour. S'il n'y a personne d'autre, je vais accorder 15 minutes à chaque membre et nous ajournerons à 12h30. D'accord? Donc, monsieur Nowlan, suivi de M. Blaikie et de M. Forrestall.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. J'ai quelques questions très précises. Certaines ont peut-être un petit préambule, et encore une fois, comme on l'a fait avant, s'il y a beaucoup de détails, on pourrait les annexer plus tard.

Ma première question est la suivante: quels sont les effectifs de la CCT dans la région d'Ottawa et quelle en est la ventilation dans votre bureau de l'ouest à Saskatoon? Nous pourrions prendre le temps de répondre maintenant ou vous pourriez nous transmettre la réponse par écrit plus tard.

M. J. Gray: Je pense que nous épargnerions du temps si nous répondions plus tard.

M. Nowlan: Très bien. Cela me va.

Maintenant, le rapport du Comité sénatorial des transports sur . . . Pardon, je vais poser celle-ci avant. Aux termes des dispositions de la Loi nationale sur les transports, la CCT, si je comprends bien, doit ou peut conseiller le ministre en matière

[Texte]

the minister pursuant to Section 22 of the act. Has the CTC provided any memorandum or advice to the minister outlining, first, that there should be a legislative mandate for VIA Rail and, in effect, the nature of what that legislative mandate should be?

Mr. J. Gray: To my knowledge, no memorandum of advice has been forwarded from the CTC to the minister on that subject.

Mr. Nowlan: Just as to how that section works, do you initiate that or do you only respond to a request to advise the minister?

Mr. J. Gray: Well, I think the answer is that we do both. If we feel that there is a subject matter in which we can give the minister useful advice, we may well volunteer it. There are other instances where the minister forwards a formal request to us and we invariably have to answer those.

Mr. Nowlan: I gather from what you said earlier, Mr. Chairman to Mr. Gray, that you have not advised the minister to introduce a VIA Rail act.

Mr. J. Gray: No. We have not.

Mr. Nowlan: Thank you. Do you not think you should?

Mr. J. Gray: If we thought we should, we would have.

An hon. Member: So you do not think it is necessary.

The Chairman: Why do you think you should not, Mr. Gray?

Mr. J. Gray: Normally the decision to introduce legislation and the contents of that legislation is a matter of policy for the government and not for a quasi-judicial agency.

The Chairman: I accept that. I will rephrase my question. Do you think that there should be a VIA Rail act?

Mr. J. Gray: I think if there were a VIA Rail act in existence, it would simplify our operations in some areas because, then, everyone would have a clear mandate. They would know what their mandate was, and life would probably be simpler.

The Chairman: Can I take that as meaning yes?

Mr. J. Gray: Yes.

The Chairman: Thank you. Sorry, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: That is interesting. Just to continue on that, Mr. Chairman, the thing is on dead centre. We have been promised the working paper and/or an act for, I think, over a year or so now. But at the moment, there seems to be a hang-up within the department. So I just wonder if with the weight of the CTC which is charged with an element of fundamental transport like rail, that advice which you could initiate would not help to get that off dead centre, especially in view of something that I am going to read to you. This says that after your extensive hearings on passenger rail between 1977 and 1979, the CTC concluded that then rail passenger service was "... at an irreducible minimum". All right, that was then. You all know that the minister cut back 20% of the service a year or so ago, and which at that time you people said it was at

[Traduction]

de politique en vertu de l'article 22 de la loi. La CCT a-t-elle envoyé un rapport au ministre lui conseillant d'abord d'établir un mandat législatif pour VIA Rail et lui proposant la teneur même de ce mandat?

M. J. Gray: À ma connaissance, aucun document n'a été envoyé au ministre à ce sujet.

M. Nowlan: Pour savoir comment fonctionne ce service: Prenez-vous l'initiative de conseiller le ministre, ou faites-vous simplement répondre à une demande en ce sens?

M. J. Gray: Eh bien, c'est un peu les deux. Si nous croyons pouvoir aider le ministre sur un sujet quelconque, nous entreprendrons nous-mêmes les démarches. Dans d'autres cas, c'est le ministre qui nous demande officiellement des conseils, et nous lui répondons invariablement.

M. Nowlan: D'après ce que vous dites, monsieur Gray, vous n'avez pas à conseiller au ministre d'introduire une loi sur VIA Rail.

M. J. Gray: Non, nous ne l'avons pas fait.

M. Nowlan: Merci. Ne devriez-vous pas le faire?

M. J. Gray: Si nous avions jugé bon de le faire, nous l'aurions fait.

Une voix: Alors vous ne pensez pas que c'est nécessaire.

Le président: Pourquoi, monsieur Gray?

M. J. Gray: Normalement la décision d'introduire une loi et la teneur de cette loi ressortit aux instances politiques du gouvernement et non à un service quasi-judiciaire.

Le président: D'accord. Je vais reformuler ma question. Pensez-vous qu'il devrait y avoir une loi sur VIA Rail?

M. J. Gray: Je pense que s'il y avait une loi sur VIA Rail, cela simplifierait nos opérations dans certains domaines, parce qu'à ce moment-là tout le monde aurait un mandat clair. Tout le monde saurait ce qu'il a à faire et la vie serait probablement beaucoup plus simple.

Le président: Vous voulez donc dire oui?

M. J. Gray: Oui.

Le président: Merci. Excusez-moi monsieur Nowlan.

M. Nowlan: C'est intéressant. Pour poursuivre là-dessus, monsieur le président, je pense que l'affaire est au point mort. On nous a promis un document de travail ou une loi il y a déjà plus d'un an, je pense, maintenant. Mais actuellement, on semble hésiter au ministère. Je me demande si la CCT, compte tenu de sa responsabilité relativement à un élément de transport aussi fondamental que celui des chemins de fer, ne pourrait pas faire bouger les choses, spécialement à la lumière de quelque chose que je vais vous lire. On dit qu'après les nombreuses audiences que vous avez tenues sur le transport des voyageurs par rail entre 1977 et 1979, la CCT a conclu que le service de transport des voyageurs par rail était au strict minimum. Bon, c'était en 1979. Vous savez tous que le ministre a réduit le service de 20 p. 100 il y a environ un an,

[Text]

an irreducible minimum, and I guess there was no response internally from you to the minister about that 20% slice.

Mr. J. Gray: Our statement of the irreducible minimum was an irreducible minimum from our point of view, I presume, at that moment in time. I do not think we were asked for any advice about the 20% cut.

Mr. Nowlan: But your irreducible minimum at that time did not get any better with a 20% slice. It is just an irreducible minimum minus another 20%.

Mr. J. Gray: I agree that is exactly what happened.

Mr. Nowlan: But, again, from your knowledge and the Railway Transport Committee's knowledge of how you are going to try—and I think it is a legitimate question to debate—to have a viable rural passenger service, surely, there must be some expertise within your commission to advise either this committee or the minister, more importantly. I mean when you start slicing 20% here and 20% there with your basic cost structure still staying the same, and restricting increased revenue by, in effect, representation in that 20% slice, then this is going to make it more difficult to keep a viable... There must be some factors involved where you could give advice and say: Look, if you have 20% today and 20% in another year, in effect where is the breaking point going to be of whether you are going to have even any type of rail passenger service. Surely, your commission should be charged with some of that responsibility to give some advice.

• 1150

Mr. J. Gray: May I say we are in constant communication with the staff of Transport Canada who advise the minister, and we do give full co-operation and assistance in providing advice when it is wanted.

Mr. Nowlan: Can I ask you this—and you may have sort of answered it; I am not trying to trick you in the old courtroom sense, but I am interested in some of this. Have you given advice to the minister? Have you had any discussion with the ministry on what should be in that working paper?

Mr. J. Gray: On legislation, no, I have not. But I think I should make this observation: VIA Rail now has a new man in charge, and I presume the new man in charge is getting accustomed to his responsibilities and formulating his plan with his senior officers. Once again, I am just guessing. I have no personal knowledge at all of this. I would think, after he has been there for a reasonable period of time, there will probably be some development along the lines of having a VIA act—but it is pure guesswork on my part.

Mr. Nowlan: But my question, Mr. Gray, is that, as I understand your evidence, or testimony, to your knowledge, and you have your officials with you, there has been no discussion or input asked for, or volunteered, or communicated to DOT on either a discussion paper as the blueprint for a VIA Rail act or precisely on what should be in a Via Rail act?

Mr. J. Gray: No, Mr. Chairman, there has not.

Mr. Nowlan: I find that incredible.

[Translation]

alors que vous aviez dit que le service était au strict minimum; et vous n'auriez pas répondu au ministre à l'égard de cette réduction de 20 p. 100.

M. J. Gray: Nous avons dit que le service était un strict minimum d'après nous, je suppose, à ce moment-là. Je ne crois pas qu'on nous ait demandé conseil au sujet de la réduction de 20 p. 100.

M. Nowlan: Mais avec votre strict minimum, on a réduit le service de 20 p. 100 encore. C'est un strict minimum diminué de 20 p. 100.

M. J. Gray: C'est exactement ce qui est arrivé.

M. Nowlan: Mais, je le répète, il doit sûrement y avoir un expert au sein de votre commission pour conseiller le comité ou encore le ministre, compte tenu de vos projets et de ceux du Comité du transport par chemin de fer visant à assurer un service voyageur rural valable, et je pense que c'est une question légitime de discussion. Quand vous procédez à des réductions de 20 p. 100 ici et de 20 p. 100 là sans modifier votre structure de coûts, et en limitant l'accroissement des revenus par ces réductions de 20 p. 100, il devient encore plus difficile d'assurer un service valable... Il doit sûrement y avoir moyen que vous puissiez dire: Eh bien, si vous avez une réduction de 20 p. 100 aujourd'hui et une autre de 20 p. 100 plus tard, où cela va-t-il s'arrêter; le service de voyageurs par rail va-t-il disparaître. Votre commission devrait sûrement jouer un rôle consultatif dans cette affaire.

M. J. Gray: J'aimerais dire que nous sommes en communication constante avec le personnel de Transport Canada qui conseille le ministre, et notre rôle est de coopérer et d'aider en donnant les conseils voulus, quand on nous le demande.

M. Nowlan: Vous avez peut-être déjà répondu à la question que je vais vous poser, et ne croyez pas que j'essaie de vous attraper, je m'intéresse tout simplement à cette question: avez-vous conseillé le ministre? Avez-vous eu des discussions avec le ministre au sujet du contenu du document de travail?

M. J. Gray: Au sujet de la législation, non. Je devrais cependant faire cette observation: il y a une nouvelle personne à la tête de VIA Rail et je suppose que celle-ci s'initie à ses nouvelles responsabilités et formule son plan d'action avec l'aide de son exécutif. Évidemment, je ne puis vous le certifier, mais je crois qu'après avoir été en poste pendant une certaine période, ce nouveau chef voudra sans doute considérer la possibilité de rédiger une nouvelle loi pour VIA, mais c'est évidemment pure conjecture de ma part.

M. Nowlan: D'après votre témoignage, et vous avez vos fonctionnaires ici avec vous, il n'y aurait donc eu aucune discussion, on ne vous a pas demandé non plus de présenter au ministre l'ébauche d'une loi sur VIA Rail, on ne vous a pas demandé de vous intéresser à la question de savoir ce qu'il devrait y avoir dans une telle loi?

M. J. Gray: Non, monsieur le président.

M. Nowlan: Je trouve cela incroyable.

[Texte]

The Chairman: You have about three minutes left.

Mr. Nowlan: Okay. I was going to go on to the rehab thing, but Mr. Mazankowski has that.

Okay, three minutes left. Let us come to something that, I guess, is relevant in view of the season. The main estimates, at page 29-104, state that \$136,000 was provided last fiscal year, 1982-1983, for Summer Canada—Student Employment program, but there are no funds requested this year. My questions really are: What is this program? How many students were employed last fiscal year? What was the ratio of employment? And why is there no money allocated this year?

Mr. J. Gray: I think I should provide that information at a later date. We do not have it at our fingertips this morning.

The Chairman: Then we can append it to subsequent . . .

Mr. Nowlan: The next subject would take too long, so I will pass. My time is just about over, is it not?

The Chairman: You have a couple of minutes left.

Mr. Nowlan: Let me ask this one, then. The Senate Transport and Communications Committee report on VIA—I guess you may have already answered it—recommended that Section 64.(1) of the National Transportation Act be amended, or its application be restricted, to ensure that it will not be used to make major reductions in passenger service without proper recourse to the CTC or to Parliament.

I guess, in view of what you told me earlier, that you have given no advice on the discussion paper or legislative mandate. Do you agree with that recommendation of the Senate Transport and Communications Committee?

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, I neither agree nor disagree. Once again, the introduction of legislation into Parliament if a government matter, and I really consider that it is none of my business, unless they ask me.

Mr. Nowlan: But you have a mandate to advise, where it is relevant, and to develop policy, and you are not doing it. So why do we need extra man-years for further research, further capabilities? I am being a little facetious, but seriously, you have a mandate to do something and you are not doing it, on something that has been hicking around. There may be good reasons why there should not be a VIA Rail act. There may be good reasons why the concept of Via Rail as presently suggested is not going to work and perhaps we will have to go to corridor routes, like Amtrak. I do not know, I am not the expert, but you people have experts within your staff. I think there is a real abdication of the exercising of some input on a policy issue that obviously has many sides to it, and here there is a Vacuum.

[Traduction]

Le président: Il vous reste trois minutes.

M. Nowlan: Bien. J'aurais voulu passer à la question de la remise en état des embranchements ferroviaires, mais M. Mazankowski posera des questions à ce sujet.

Il me reste trois minutes. J'aimerais les consacrer à une question qui est fort à propos étant donné l'époque de l'année. A la page 29-105 du budget principal, \$136,000 étaient prévus pour 1982-1983 sous la rubrique Été Canada—Programme d'emplois pour étudiants. Vous ne demandez aucun crédit cette année pour ce poste. J'aimerais savoir en quoi consiste ce programme, combien d'étudiants ont été employés au cours de la dernière année financière, quel était le niveau d'emploi? Pourquoi également ne prévoyez-vous rien pour cette année?

M. J. Gray: Je crois que je devrais vous fournir ces renseignements à une date ultérieure, car nous ne les avons pas ici ce matin.

Le président: Nous pourrions annexer ces renseignements au compte rendu des . . .

M. Nowlan: L'autre domaine que je voulais aborder prendrait trop de temps, je passerai donc. Mon temps est complètement écoulé, n'est-ce pas?

Le président: Il vous reste deux minutes.

M. Nowlan: Je vais vous poser la question suivante: le rapport sur VIA Rail du Comité sénatorial des transports et des communications recommande que l'article 64(1) de la Loi nationale sur les transports soit modifié ou que son application soit restreinte afin que l'on n'invoque pas cet article pour obtenir de grandes réductions du service voyageurs sans s'adresser comme il se soit à la Commission canadienne des transports ou au Parlement?

Je suppose évidemment, comme vous me l'avez dit précédemment, que vous n'avez fourni aucun conseil en ce qui concerne le document de travail ou le mandat législatif. Êtes-vous d'accord sur une telle recommandation faite par ce comité sénatorial?

M. J. Gray: Monsieur le président, je ne puis dire que je suis d'accord ou pas d'accord. Une fois de plus, je répète que la présentation de mesures législatives au Parlement est une affaire qui regarde le gouvernement, et je considère qu'elle ne me regarde pas à moins qu'on me demande expressément un conseil.

M. Nowlan: Votre mandat est cependant de conseiller dans le cas de questions pertinentes, d'élaborer la politique, et ce n'est pas cela que vous faites. Alors pourquoi venez-vous nous demander des années-hommes supplémentaires pour vous permettre de faire plus de recherches? Je ne fais pas de l'humour, vous avez un mandat à respecter et vous ne faites rien. Il y a peut-être de bonnes raisons pour lesquelles il ne devrait pas exister une loi sur VIA Rail. Il y a peut-être de bonnes raisons pour lesquelles le concept de VIA Rail actuel est fautif; nous devons peut-être envisager de fonctionner comme Amtrak, avec tout son réseau de corridors. Je ne sais pas, ce n'est pas moi l'expert, c'est vous qui avez les experts parmi votre personnel. Je crois que vous abdiquez la responsa-

[Text]

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, we try to keep ourselves equipped and up to date on what is going on in the passenger rail transportation industry, so that we are in a position to give our input if and when it is necessary. But I repeat, the decision as to whether there should be legislation covering VIA or whether there should not be is a government decision, and that is as far as I can go.

• 1155

Mr. Nowlan: I guess my time is just about up, but I look right at your own main estimates and your definition, under B—Canadian Transport Commission:

To promote the co-ordination and harmonization of the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines through effective economic regulation, research and participation in policy development, and in the rail mode to foster optimum development of safety regulations consistent with the public interest.

I must say, Mr. Chairman, I think some of the answers, without casting aspersions personally on the gentlemen before us, are really defaulting in some of your responsibility to help in an area that needs all the information and policy input it can get. We are talking right, now in the estimates for DOT, of some \$780 million shortfall that VIA Rail will need if it is going to continue: there is obviously a large issue here.

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, perhaps it would be of some assistance to Mr. Nowlan if Dr. Heads could give an idea of what takes place at the staff level between Transport Canada and ourselves on VIA.

Mr. Head: Mr. Nowlan, at the staff level the people from Transport Canada do bring position papers to us, position papers of a confidential nature, as they are developing them, and ask for inputs to this. To the best of my knowledge there has not been one dealing specifically with a VIA Rail Act, but they do consult with us on that.

The amount of consultation has not been very extensive over the last year because our main input to the work of Transport Canada has been assistance to them in the work they have been doing on the western grain transportation initiative. We have certainly been very much involved in helping them and giving them assistance there. In fact, we were charged with heading up one of the four task forces they set up there. So I do not think that the communication is quite as non-existent as we might perhaps give the impression that it has been. And I apologize for that terrible convulsion.

Mr. Nowlan: It really is not a question. I appreciate the convulsion, and the convulsion does not really vary what Mr. Gray has said on the precise subject of VIA Rail—not the western rehab and the western transportation system... but

[Translation]

bilité de faire connaître votre avis sur une question de politique, je crois qu'il y a un grand vide sur toute cette question.

M. J. Gray: Monsieur le président, nous essayons de nous tenir au courant de ce qui se passe dans l'industrie du transport de voyageurs, afin de pouvoir fournir une contribution valable quand et où celle-ci est requise. Je le répète cependant, la décision de savoir s'il devrait exister une loi concernant VIA ou non relève du gouvernement, et je ne peux en dire davantage.

M. Nowlan: Je suppose que mon temps est presque écoulé, mais, quand je me penche sur le budget des dépenses sous la rubrique Commission canadienne des transports et que je lis les objectifs de votre commission, on y mentionne ce qui suit:

Promouvoir la coordination et l'harmonisation des opérations de tous les transporteurs par chemin de fer, par eau et par aéronef, des systèmes de transport extra-provincial par véhicule automobile et par pipe-lines par une réglementation économique efficace, la recherche et la participation à l'élaboration de politiques et, dans le domaine du transport par chemin de fer, favoriser l'établissement optimum de règlements de sécurité concordant avec l'intérêt public.

Je ne voudrais pas avoir l'air de jeter le discrédit sur vous personnellement, messieurs, mais je crois que vous manquez vraiment à certaines de vos responsabilités dans un domaine qui aurait besoin de tous les conseils et de tous les renseignements possibles. Nous parlons maintenant dans le budget du ministère des Transports d'une somme de 780 millions de dollars dont VIA Rail aurait besoin pour poursuivre son exploitation. Il s'agit évidemment ici d'une somme importante.

M. J. Gray: Monsieur le président, il serait peut-être utile de permettre à M. Heads de donner à M. Nowlan une idée de ce qui se passe au niveau du personnel entre Transport Canada et nous-mêmes au sujet de VIA.

M. Heads: Monsieur Nowlan, au niveau du personnel, Transport Canada nous soumet des énoncés de politique d'une nature confidentielle au fur et à mesure de l'élaboration et nous demande nos commentaires. Au mieux de mes connaissances, il n'y en a pas eu un qui portait spécifiquement sur une loi concernant VIA Rail. Cependant, le ministère nous consulte à ce sujet.

Les consultations que nous avons eues avec Transport Canada n'ont pas été très importantes à ce sujet au cours de la dernière année, étant donné que nous avons fait porter nos efforts sur l'aide à fournir au ministère au sujet de cette nouvelle initiative concernant le transport des grains de l'Ouest. En fait, nous avons été chargés de diriger un des quatre groupes de travail à cet égard. Je ne crois pas, par conséquent, que les communications soient aussi restreintes; je crois que ce n'est peut-être pas une bonne impression que nous avons donnée. Je m'excuse de ce discours compliqué.

M. Nowlan: En effet, c'est compliqué, mais vous ne changez en rien ce qu'a dit M. Gray au sujet de VIA Rail, je ne veux pas parler de cette question de la remise en état des embranchements de l'Ouest ou du système de transport de l'Ouest, en

[Texte]

on the precise subject of VIA Rail, what Mr. Gray said is basically correct, that there has been no communication, certainly formally, between CTC and DOT on Via Rail. You were alluding to some staff representation or discussion on the phone; there may or may not have been, but you cannot tell me, within the bounds of confidentiality, if there has been, one, two, three, four or five. It is very vague and/or almost non-existent on the VIA situation, not on other good work you have done on other transportation issues. This, as I understood your answer, even as convoluted as parts of it were; the same as our questions get convoluted.

The Chairman: I guess it boils down to—and you can correct me if I am wrong—you, Mr. Gray, seeing the role of the CTC as an administrative, regulatory and safety operation, not as an advocacy operation, is that correct?

Mr. J. Gray: Yes, I agree with that, but I probably should also add that—and this is, I think, valid—we are strapped for resources in a sense. We fully utilize the resources we have and additional initiatives are hard to carry out with the staff we have. We think we are getting by, and we think we are doing a fairly good job in the areas we do, but we really just do not have the resources to take on additional initiatives that are more or less voluntary. We carry out our duties as best we can with the resources we have. For example, to have to prepare . . . Well, I guess I have gone as far as I can go.

The Chairman: Yes, you were getting into the advocacy role.

I am sorry, Mr. Nowlan, I have to move on to Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, on this topic, just for a minute and before I go on to some other things . . .

The Chairman: I am going to limit you to 10 minutes from now on.

Mr. Blaikie: Fine. The costing arrangement that was discussed earlier, as between VIA and CN, and this Amtrak study, etc., relates to the question that I raised earlier, because one of the advantages VIA has had in their various attempts to reduce their commitment to passenger rail service on the Winnipeg—Farlane route has been the costing arrangement. In other words, because you do not have a costing arrangement that is related to actual repairs on the cars that are running on that line and because you simply have a formula. VIA has been able to come before the CTC and distort reality by using that formula to claim that the equipment on that particular line is costing them so and so much money. If that is what CN is charging them to maintain, because you charge so much per car, whatever it is. When the fact of the matter is that I know and many of the other people who use that line know, because it works in the Transcona shops that none of those cars have seen the inside of the shop for a decade. And yet this formula permits them to charge . . . permits them to pretend that, in this case, a certain rail line is costing them so much to maintain. So, I just point that out to you. That the costing . . . that there is need . . . I wanted to reinforce the perception that there is need to redo that whole costing arrangement because it

[Traduction]

fait, au sujet de VIA Rail, ce que M. Gray a dit est fondamentalement exact, il n'y a pas eu de communications, du moins pas officielles, entre la commission et le ministère. Vous faites allusion à certaines communications au niveau du personnel, à certaines discussions téléphoniques, il est possible qu'il y en ait eu, mais vous ne pouvez me dire, puisqu'il s'agirait d'une question confidentielle, s'il y a eu une, deux, trois, quatre ou cinq communications. Tout cela est très vague, nous sommes presque dans le vide complet. Et je ne parle pas ici du bon travail que vous avez pu faire dans d'autres domaines.

Le président: Vous me corrigerez si je me trompe, mais il me semble, monsieur Gray, que vous envisagez votre rôle à la CCT comme un rôle administratif, vous vous occupez de réglementation et de sécurité des opérations, non de la promotion de vos idées, n'est-ce pas?

M. J. Gray: Je suis d'accord avec vous, mais j'ajouterai, et je crois qu'il faut le dire, que nos ressources en personnel ne sont pas suffisantes. Nous nous en sortons, nous faisons un assez bon travail, cependant, nous n'avons pas les ressources voulues pour prendre des initiatives supplémentaires sur une base plus ou moins volontaire. Ainsi, je dois préparer . . . mais je suppose que je ne peux en divulguer davantage.

Le président: Oui, vous vous engagez sur la voie de la promotion.

Je regrette, monsieur Nowlan, mais nous devons passer à M. Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, au sujet de cette question, et avant de passer à autre chose . . .

Le président: Les tours se limiteront à dix minutes à partir de maintenant.

M. Blaikie: Bien. La question des ententes en matière d'établissement des coûts dont nous avons discuté précédemment entre VIA et CN et dans le cas de cette étude de Amtrak représente un avantage, comme je l'ai dit précédemment pour VIA dans ses différentes tentatives de réduire son engagement envers le service de transport voyageur sur la ligne Winnipeg—Farlane. En d'autres termes, l'entente concernant les coûts n'est pas reliée aux coûts réels de réparations des voitures voyageant sur cette ligne, ceux-ci sont établis en fonction d'une formule. VIA a pu déformer la réalité devant la CCT, VIA s'est servie d'une telle formule pour dire que l'équipement sur cette ligne lui coûtait telle et telle somme d'argent. En effet, CN réclame tant par voiture de façon générale. En fait, comme tout le monde le sait qui prend ce train ou travaille dans les ateliers de Transcona, aucune de ces voitures n'a vu la couleur d'un atelier depuis un décennie. Pourtant, c'est en vertu de cette formule que les coûts d'entretien des wagons sont établis. J'insiste donc sur le fait qu'il faudrait réviser toute cette entente concernant l'établissement des coûts parce que celle-ci déforme la réalité et parce qu'elle a été souvent le prétexte nécessaire pour tromper la CCT. On pourra me répondre à cela plus tard.

[Text]

distorts the reality and has often been used, I think, to persuade the CTC of things that are not there. So, I just make that comment. If someone wants to respond to it after, that is fine.

• 1200

I wanted to know: What is the jurisdiction of the CTC, if any, over the training programs that, say for instance, the CNR has with regard to the training of ESBs, or engine service brakemen, in this case? Do you exercise any monitoring of the qualification process that the railways have for qualifying locomotive engineers or ESBs, as they are now called; and would it be a concern of the CTC if... and I say only at this point, if, it could be shown that the CNR, for financial reasons was qualifying people as locomotive engineers before they should and after a period which was considerably reduced from the period that they used, say, even a year ago? Normally, the people would train for about ten months and now I have reason to believe that they may be pressuring people to qualify after four or five months because it is costing them money to have these people trained. If this is the case, you could have in five or six years from now, or ten years from now, whenever these people have enough seniority to actually become locomotive engineers. They will be running on lines that they have never been on before and yet you will put them in charge of millions of dollars of equipment. Send them on down the line on a subdivision that they have never even been on, because the CNR in its usual shortsightedness is trying to save a buck here so that they can waste a million dollars down the line in the future. But, I am wondering: Is that within the jurisdiction of the CTC? And even if it is not, would you not regard this, if this could be shown to be the case, is a concern as far as your rail safety mandate is concerned?

Mr. J. Gray: Let me say that I believe the Railway Transport Committee monitors the training system of the railways and takes a definite interest in it. I know that when I was chairman of the Railway Transport Committee, I made it my business to visit the school at Gimley, Manitoba; and I know that most of the commissioners on the railway committee and I think probably at least the senior staff are also familiar with their training program.

So we are concerned. It is an aspect of safety and from a safety point of view we do have a definite interest in it. I have listened with great interest to your remarks about the shortening of the training program by CN. I must confess that I was not aware of that before you brought it to my attention. But it reminded me of my own case at the end of the war where I took a complete high school mathematics course in four weeks. So, sometimes the shortening of the course does not necessarily mean that the course is still not adequate. I do not know whether it is or whether it is not. The general answer is, that we are interested in this and I have listened with a great deal of interest to your remarks.

Mr. Blaikie: Well, Mr. Chairman, I would recommend that you have a look into this and I would take some issue with the

[Translation]

J'aimerais savoir maintenant quelle est la compétence de la CCT pour ce qui est des programmes de formation du CN dans le cas des serre-freins, par exemple? Surveillez-vous le processus d'homologation des conducteurs de locomotive? Seriez-vous préoccupé si, et j'utilise bien le mot si, si donc il pouvait être prouvé que pour des raisons financières le CN homologuait des conducteurs de train après une formation qui est considérablement réduite par rapport à celle de l'année passée? Normalement, la formation dure 10 mois, or, j'ai des raisons de croire que le CN veut diplômer ses élèves après quatre ou cinq mois afin de réduire les frais d'instruction. Si tel est le cas, on pourrait très bien avoir dans 5, 6 ou 10 ans des conducteurs de locomotive sans aucune expérience sur certains parcours à qui l'on confie de l'équipement valant des millions de dollars. Le CN fait preuve de myopie en essayant de gagner un cent, alors qu'il perdra des millions de dollars par la suite. Ma question est vraiment celle de savoir si cela relève de la compétence de la CCT? Sinon, n'estimez-vous pas, si cette histoire est exacte, que cela devrait représenter une grande préoccupation pour vous, étant donné que la sécurité ferroviaire est en cause?

M. J. Gray: Laissez-moi vous dire que je crois que le Comité permanent des transports par rail surveille la formation aux chemins de fer et s'y intéresse très certainement. Je sais que, lorsque j'étais président de ce comité, j'ai considéré de mon devoir de visiter l'école de Gimley au Manitoba. Je sais que la plupart des commissaires et le personnel supérieur connaissent également le programme de formation.

Nous nous préoccupons évidemment de ces questions. Cela fait partie de la sécurité, dont nous nous occupons très certainement. J'ai écouté avec grand intérêt vos remarques concernant le raccourcissement de cette période de formation par le CN. Je dois vous dire que je n'étais pas au courant de cette question avant que vous la soumettiez à mon attention. Cependant, cela me rappelle ma propre histoire à la fin de la guerre lorsque j'ai complété un cours de mathématiques au niveau de l'école secondaire en quatre semaines. Parfois, le raccourcissement de la période de cours ne signifie pas nécessairement que la formation n'est pas adéquate. Personnellement je ne sais pas si elle l'est ou pas. De façon générale, nous nous intéressons à ces questions et je vous ai écouté avec grand intérêt.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'aimerais que vous étudiez cette question et personnellement je ne suis pas

[Texte]

comparison to a math course. You can crash course a theoretical course in a shorter time, if you are smart enough. But when it comes to something as practical and as experience-oriented as driving a train, I think as much practical experience as you can get in before you are actually put in charge of a train is very, very important; and I would ask you—and I think you will—to look into this.

• 1205

Mr. J. Gray: We will, of course.

Mr. Blaikie: My final question, Mr. Chairman, has to do with the transportation of dangerous goods. I am sure everyone is aware of the schedule of regulations that has been put out pursuant to the act.

I think there is at least one booklet of regulations that has been published at this point, and I was wondering whether or not the CTC had an opinion, or whether it had the authority or whatever, to publish something in the way of regulations or information having to do with dangerous goods that would in some way or another be a parallel to the very, very technical book of regulations. In other words, what I am saying is that the regulations as they are now published, I would say, are useful only to a very small priesthood of chemists and other technicians.

Now, there are plenty of people who work on the railway and who work in the trucking industry, or wherever they work, who probably would like to know more about what the regulations are; what constitutes a dangerous product; what the various effects of various hazardous substances are, etc., but who are certainly not able to wade their way through this without having to take a course in certain areas, whether it be physics or chemistry or whatever.

So I am saying, do you agree with the advisability of trying to produce some kind of lay manual in this area, and would that be your responsibility, or would it be the responsibility of Transport Canada? What would your view be of the need for this and how it might be accomplished, if you agree with the need?

Mr. J. Gray: I guess it would be inappropriate for me to say whether I think it is a good idea or a bad idea. I should not say it is completely outside our jurisdiction, because we are concerned, and we work with Transport Canada on a daily basis on their preparation of regulations under the regulations of the dangerous commodities act.

But the answer to your question is that that responsibility is with Transport Canada. The prime responsibility is with Transport Canada, and the preparation of those regulations are under their jurisdiction. We help them, I repeat, on an almost day-to-day basis, and I think I could make this observation that if you can possibly do it, it is best to make all regulations readable and understandable by the people that have to deal with them on a day-to-day basis. They have set up in Transport Canada very elaborate machinery to give someone at a time of emergency immediate information on

[Traduction]

d'accord sur la comparaison que vous faites avec ce cours de mathématiques. Il est possible d'absorber très rapidement un cours théorique pourvu que l'on soit suffisamment intelligent. Cependant, quand il s'agit d'expérience pratique, comme conduire une locomotive, par exemple, l'expérience est irremplaçable. J'aimerais que vous étudiez cette question. Je crois que vous le ferez.

M. J. Gray: Très certainement.

M. Blaikie: Quant à ma dernière question, monsieur le président, elle porte sur le transport des produits dangereux. Je suis sûr que tout le monde est au courant des nombreux règlements qui ont fait suite à l'adoption de la loi.

Il y a au moins un livre de règlement qui a été publié et je me demande si la CCT aurait le pouvoir de publier des règlements ou du moins des informations portant sur les produits dangereux, qui seraient intelligibles pour tous et qui seraient en quelque sorte un parallèle à ces livres de règlements extrêmement techniques. En effet, pour comprendre ces derniers, il faut avoir été initié.

Il y a pas mal de cheminots, il y a pas mal de personnes qui travaillent dans l'industrie du transport et qui aimeraient prendre connaissance des règlements, savoir en quoi consiste un produit dangereux, quels sont les différents effets de ces substances toxiques, mais qui ne peuvent comprendre ce langage hautement technique.

Ne croyez-vous pas qu'il serait intéressant d'établir un manuel à la portée du profane? Est-ce que cela relèverait de votre responsabilité ou de celle de Transport Canada? Ne pensez-vous pas qu'il y a un besoin de ce genre de choses? Comment pensez-vous que cela pourrait se faire?

M. J. Gray: Il ne convient pas que je donne mon opinion, que je vous fasse savoir si à mon avis il s'agit là d'une bonne ou d'une mauvaise idée. Personnellement, je ne pourrais dire que cela ne relève pas du tout de notre compétence, étant donné que nous nous préoccupons de cette question et que nous travaillons avec Transport Canada quotidiennement à la préparation des règlements aux termes de la Loi sur les produits dangereux.

Cependant, nous devons dire que la responsabilité relève principalement de Transport Canada, qui est l'administration compétente en matière de règlements. Nous aidons Transport Canada de façon presque quotidienne et je crois, par conséquent, qu'autant que possible il est bon que les règlements soient, de façon générale, compréhensibles pour ceux qui doivent s'en servir quotidiennement. Transport Canada a mis au point un système très compliqué permettant de donner des renseignements immédiatement sur des produits dangereux au moment où survient une crise. J'ai vu comment cela fonction-

[Text]

dangerous commodities. I have seen the thing; I have gone through it; I know how it works in very general terms, but it is really outside my jurisdiction. You are really asking the wrong people, I think.

Mr. Blaikie: But is it not the CTC, Mr. Chairman, that relates directly to the railways on matters of rail safety and transportation of dangerous products?

Mr. J. Gray: We are responsible for the administration of the regulations respecting the transportation of dangerous goods as they apply to the railways. We are responsible for enforcing them.

Mr. Blaikie: For enforcing?

Mr. J. Gray: Yes.

Mr. Blaikie: So what I am saying is, if you had something which was comprehensible to the average person and was available to employees of the railways and other industries where this is a concern, would there not be more likelihood that these rules would be more automatically enforced; that is to say, people would know what they were supposed to do and what they were not supposed to do? I would also suggest that this would be in the interests of the employees. That is to say if they knew the regulations and had them available in a comprehensible manner, and then they were ordered to do something that was against the regulations, they would be in a position to say no. Now they are really at the mercy of a minority of experts.

Mr. J. Gray: Well, there really are pros and cons. For example, when you get into the technical aspects of some dangerous commodities, if you are too general you may not be giving them the information that they must have in case of a bad accident, for example.

Mr. Blaikie: Fair enough.

Mr. J. Gray: So your point is well taken to some degree, but there are also arguments that could be advanced against that; that there are dangers to the public involved in getting too general.

I would be glad to bring your views to the attention of Dunc Ellison in Transport Canada and advance the proposition that you are making to see if it could be put to some practical use.

• 1210

The Chairman: Your time is up.

Mr. Blaikie: Just one last comment, Mr. Chairman. I am operating out of my own reaction as one who is interested in the issue, actually going back before Mississauga and who spoke to the various bills as they came up, first under the Conservative government and then this government. Yet when the regulations finally came out, when I got them—what is a sort of ordinary person supposed to do with this? It did not tell me anything. So that is the concern out of which I am operating, and I hope you give some consideration to what might be possible...

[Translation]

nait, cependant, cela ne relève pas directement de ma compétence et vous devriez vous adresser à d'autres personnes.

M. Blaikie: Mais n'est-ce pas la CCT, monsieur le président, qui est en contact direct avec les chemins de fer sur des questions de sécurité ferroviaire et de transport des produits dangereux?

M. J. Gray: Nous sommes responsables de l'administration des règlements concernant le transport des produits dangereux par voie ferroviaire. Nous sommes responsables de l'application des règlements.

M. Blaikie: De l'application?

M. J. Gray: Oui.

M. Blaikie: Ce que je veux dire, c'est que, si vous aviez des règlements compréhensibles au profane à la disposition des employés des chemins de fer et d'autres industries concernées, cela augmenterait d'autant la possibilité d'une application automatique des règlements. Tout le monde saurait ce qu'il doit faire et ce qu'il ne doit pas faire. Ce serait évidemment dans l'intérêt des employés. Ainsi, si ces derniers connaissaient les règlements et qu'on leur demande de faire quelque chose qui enfreint ceux-ci, ils pourraient refuser d'obtempérer. Pour le moment, ils sont vraiment à la merci d'une minorité d'experts.

M. J. Gray: Il y a du pour et du contre là-dedans. Ainsi, quand on pense aux aspects techniques, en étant trop général, il est possible que l'information ne soit pas suffisante en cas d'accident grave.

M. Blaikie: Vous avez raison.

M. J. Gray: Donc, ce que vous dites est juste dans une certaine mesure, mais on pourrait aussi défendre la thèse contraire et dire qu'il est dangereux pour le public d'avoir des règlements rédigés de façon trop générale.

Je serais heureux d'attirer l'attention de M. Dunc Ellison, de Transport Canada, sur les arguments que vous avez avancés pour voir s'il pourrait leur donner une application pratique.

Le président: Votre temps est écoulé.

M. Blaikie: Une dernière observation, si vous le permettez, monsieur le président. Mon intérêt pour la question remonte à l'époque précédant l'incident de Mississauga. Je fais des déclarations au sujet des divers projets de loi qui ont été présentés, d'abord sous le gouvernement conservateur, ensuite sous ce gouvernement. Cependant, je n'ai rien su retirer des règlements lorsqu'ils ont été publiés. Est-ce qu'un simple profane est censé comprendre quelque chose? Je veux donc vous faire part de ma préoccupation à cet égard et vous demander si possible

[Texte]

Mr. J. Gray: It makes you yearn for the old days when the truck had dynamite on the side instead of 002X.

Mr. Blaikie: Yes. You got the message.

The Chairman: I am tempted; I think I will ask a supplementary. I agree basically with what Mr. Blaikie is saying, but I wonder if another reason for the technical nature of the regulations is not for legal purposes in case there is litigation arising out of an accident.

Mr. J. Gray: That might have a peripheral interest, but I do not think that is really a big factor. There are international standards for marking dangerous commodities and for identifying them, and there are Canada-U.S. standards, and the whole subject matter is very technical and very difficult.

There is a desire to try to have a world-wide system for marking and packaging and transporting dangerous commodities, and we are all trying to move in that direction so that everyone gets familiar with the new system. It is a very difficult subject matter.

The Chairman: Thank you, Mr. Blaikie. Before I go to Mr. Forrestall, may I tell Mr. Blaikie and Mr. Mazankowski that on the substitution, they were quite right; I was wrong. The confusion arises only when there are more alternates present at a meeting than there are gaps to fill in their party's representation on the committee, and it is in that case when the clerk or the chairman has to be notified who is the official alternate.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, I in no way wanted to challenge your authority.

The Chairman: I know. I did not accept it as that.

Mr. Mazankowski: I simply was seeking clarification, and wanting to ensure that my interpretation was correct or incorrect.

The Chairman: You are correct, and I am prepared to take my three lashes with a wet noodle. Mr. Forrestall, before we get any further into this one, would you proceed with your questioning, please?

Mr. Forrestall: Yes, Mr. Chairman, thank you. I must come back to the wonderment expressed by Mr. Nowlan and others, and perhaps there is a simple proposition that is extraordinarily and almost impossible to meet. On the other hand, the CTC in its Constitution, subsection 7.(4), duty of one vice-president, and the record I think should have this, because I think it will underscore what I want to say in a moment:

One of the vice-presidents shall, . . .

It is mandatory; shall, not will or may, shall.

. . . under the general directions of the Commission, be charged with the superintendence of the programs of study and research necessary to achieve the objectives mentioned in section 3 and to the performance by the Commission of its duties under section 22.

[Traduction]

M. R. Gray: Il y a de quoi vous faire regretter l'époque où les camions portaient la mention 'dynamite' plutôt que '002X', n'est-ce pas.

M. Blaikie: Je vois que vous m'avez compris.

Le président: Je suis tenté de vous poser une question supplémentaire à ce sujet. Essentiellement, je suis d'accord avec M. Blaikie, mais une des raisons pour laquelle les règlements sont si techniques ne tient-elle pas aux précautions nécessaires sur le plan juridique en cas de poursuite à la suite d'incidents?

M. R. Gray: Je ne crois pas que ce soit un facteur important dans ce cas-ci. La raison en est qu'il y a des normes internationales de même que des normes nord-américaines portant sur la désignation et l'identification des produits dangereux. Toute cette question est très technique et très complexe au départ.

On semble vouloir adopter un système mondial pour les désignations, l'emballage et le transport des produits dangereux. Nous essayons d'appuyer cet effort de façon que tout le monde se familiarise avec le nouveau système. Cependant, comme j'ai dit, c'est un système très complexe.

Le président: Merci, monsieur Blaikie. Avant de passer à M. Forrestall, je voudrais dire à Blaikie et à M. Mazankowski que c'est moi qui étais dans l'erreur tout à l'heure pour ce qui est des remplaçants. Le problème ne se pose que lorsqu'il y a plus de remplaçants présents à la réunion qu'il y a de postes à remplir au sein de la délégation de leur parti au Comité. Ce n'est que dans ce cas que le greffier et le président du Comité doivent être avisés des noms des remplaçants officiels.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je tiens à vous dire que je ne tenais pas à défier votre autorité.

Le président: Ce n'est pas ce que j'en avais déduit.

M. Mazankowski: Je voulais simplement m'assurer du bien-fondé de votre décision.

Le président: De toute façon, vous aviez raison. Je suis prêt à faire amende honorable. Monsieur Forrestall, vous voulez bien passer à vos questions, s'il vous plaît?

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Je reviens au point qui a tant étonné M. Nowlan et les autres. Il est peut-être impossible d'en arriver jamais à quelque chose de satisfaisant. Par ailleurs, il est prévu ce qui suit, dans la constitution de la commission, au paragraphe 7.(4), portant sur les fonctions et devoirs des vice-présidents; je pense qu'il est important de le porter au compte rendu:

Un des vice-présidents est chargé d'assurer . . .

Il y a donc obligation.

. . . selon les directives générales de la Commission, la surveillance des programmes d'études et de recherche que nécessitent la réalisation des objectifs mentionnés à l'article 3 et l'exercice des fonctions dévolues à la Commission par l'article 22.

[Text]

I would not want to read them all to you, I am sure you are familiar with them, but they start out: inquire into and report, undertake studies and research, enquire into and report; perform in addition other duties as may from time to time be imposed by law; inquire into and report to the minister on financial matters, studies, everything related. Who is the vice president responsible for that; and in your opinion, is he doing his job?

Mr. J. Gray: The vice president responsible is Yves Dubé; and in my opinion, he is doing an excellent job.

Mr. Forrestall: Well, then why can we not get some direction? What report did he make? Mr. Chairman, as you will be aware, I have had a longstanding interest in the redevelopment of the Canadian merchant marine. Section 22.(f) of the National Transportation Act states:

That the CTC shall inquire into and recommend to the Minister from time to time such economic policies and measures as it considers necessary and desirable relating to the operation of the Canadian merchant marine, commensurate with Canadian maritime needs; . . .

When was the last time CTC made a recommendation to the Minister of Transport relating to a Canadian merchant marine? How many studies have you done? Are there any? If there are any, are there titles or copies of them available to us? I suppose, fundamentally, does the CTC believe that Canada might prosper better and that we might have a more harmonious total transportation system if in fact we had a Canadian merchant marine serving offshore?

• 1215

Mr. J. Gray: I think some studies have been done from time to time for our internal advice on maritime matters by the International Transport Policy Committee, but the Executive Director of the Research Branch, Mr. Hariton, is with us this morning and perhaps he could be of some assistance to you.

The Chairman: Mr. Hariton, Executive Director, Research Branch.

Mr. G. Hariton (Executive Director, Research Branch, Canadian Transport Commission): Thank you very much, sir. Thank you, Mr. Chairman.

The research branch of the commission does do studies from time to time on a variety of topics which fall under Section 22 of the National Transportation Act. We try to make these studies public and put them in the public domain, and there is a list of reports mentioned in the commission's annual report. Unfortunately, we do have limited resources at our disposal and we cannot cover all the topics which are mentioned under Section 22 given the number of people working for us.

On the other hand, we do try to concentrate on those topics which seem to us of the most urgent nature and in which we

[Translation]

Je ne vous lis pas tout cet article parce que vous le connaissez sans doute. Il y est question de faire enquête et rapport, d'entreprendre des études et des recherches, d'exercer, en plus des fonctions qui lui sont dévolues par la présente loi, telles autres fonctions qui peuvent, de temps à autre, lui être légalement imposées, de faire enquête et rapport au ministre sur les mesures financières, de faire des études etc. Qui est le vice-président chargé de toutes ces fonctions? A votre avis, fait-il son travail?

M. J. Gray: Le vice-président qui est chargé de tout cela est M. Yves Dubé et à mon avis il fait un excellent travail.

M. Forrestall: Dans ce cas, pourquoi ne pouvons-nous pas avoir les renseignements que nous voulons? A-t-il présenté un rapport quelconque? Comme vous le savez sans doute, monsieur le président, je m'intéresse depuis longtemps à la réactivation d'une marine marchande canadienne. À ce sujet, l'article 22.f) de la Loi nationale sur les transports prévoit ce qui suit:

de temps à autre faire enquête et présenter au Ministre des recommandations sur les politiques et les mesures économiques qu'elle considère nécessaires et désirables en ce qui concerne le fonctionnement de la marine marchande du Canada . . .

Quand la Commission canadienne des transports a-t-elle fait la dernière fois une recommandation au ministre des Transports relativement à la Marine marchande du Canada? Combien d'études ont été faites à ce sujet? Y en a-t-il même eu? Quels en sont les titres et est-ce que des exemplaires en sont disponibles? La Commission canadienne des Transports est-elle d'avis que le Canada serait plus prospère et que son réseau de transport serait plus harmonieux s'il avait une marine marchande qui naviguerait à l'étranger?

M. J. Gray: Je pense qu'il y a eu à quelques reprises des études pour usage interne relativement aux questions maritimes. Ces études ont été effectuées par le Comité sur les politiques de transport international. M. Hariton, directeur exécutif de la Direction de la recherche, est ici ce matin et est peut-être en mesure de vous aider.

Le président: Monsieur Hariton, directeur exécutif de la Direction de la recherche.

M. G. Hariton (directeur exécutif, Direction de la recherche, Commission canadienne des transports): Merci, monsieur le président.

La Direction de la recherche de la Commission fait de temps en temps des études sur divers sujets mentionnés à l'article 22 de la Loi nationale sur les transports. Nous essayons de publier le résultat de ces études le plus possible. Il y a une liste de ces travaux dans le rapport annuel de la Commission. Malheureusement, cependant, nos ressources ne sont pas illimitées et nous ne pouvons pas couvrir tous les domaines prévus à l'article 22. Nous n'avons après tout qu'un certain nombre de collaborateurs.

Nous essayons évidemment de faire porter nos efforts sur les sujets et les questions les plus urgents, sur ce qui requiert notre

[Texte]

think we can make a positive contribution; i.e., where nobody else seems to be doing as much as we could be doing in the commission. These reports are done both at the request of the minister, formally and informally, and also on our own initiative from time to time.

As an example of a study done at the request of the Minister of Transport, the research branch went through a review of rail costing methodologies. This review went from 1977 to 1979 and resulted in a six-volume report which is now being examined and implemented as appropriate.

Another example is a study of a situation at the Port of Churchill and what its future is as a resupply point for the northeastern Arctic. This was also done at the request of the minister through his office.

Mr. Forrestall: I asked, Mr. Chairman, about a Canadian merchant marine. I wonder if the director could address that.

Mr. Hariton: On a Canadian merchant marine, sir?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Hariton: This is before my time so I am speaking from what I have been told. I gather that the commission did do a fairly extensive study on a Canadian merchant marine in the early 1970s. At that time, I believe, the report was put into the public domain. Since then, we have not done any work in this area. It is a question of rotating our effort, sir.

Mr. Forrestall: No, it is not really a question of rotating your efforts at all. It is a question of an inadequate, outdated, virtually useless, frequently totally ignored National Transportation Act written in the early 1960s, late 1950s, that is hopeless in terms of meaningful direction for the agencies and branches and regulatory responsible processes that must flow from it. I think we recognize that and it is not an attack on the commission for failure to do something. We recognize its inadequate resources.

An hon Member: Maybe they should not be doing it.

Mr. Forrestall: Perhaps should not be doing it at all. We will go so far as to say that. But it is important to put it on the record so people who describe transportation as being in a mess in this country in fact are aware of the reason why. If I charge you with anything, I charge you with the failure of adequate advocacy with respect to the development and the enactment of a new National Transportation Act. It was promised to us by the minister in 1974. It was shelved because it was deemed to be "hopeless" in terms of achieving it. I just listed, very briefly, 16 major acts in transport, 16 parts being pushed by one aging, poor old horse.

• 1220

Mr. Nowlan: Is that Pepin or the CTC?

Mr. Forrestall: In this case it is the National Transportation Act. I would not refer to anybody at any end of a horse,

[Traduction]

attention de façon plus pressante, sur ce que nous sommes les plus aptes à faire avancer pour la Commission. Nous préparons nos rapports parfois à la demande du ministre, de façon officielle ou officieuse, parfois de notre propre initiative.

Comme exemple de rapport préparé à la demande du ministre, il y a eu celui qui examinait les méthodes utilisées par les chemins de fer pour établir leurs coûts. Cette étude s'est poursuivie de 1977 à 1979 et a résulté en un rapport de six volumes qui fait l'objet actuellement de mesures appropriées.

Une étude a porté sur la situation du port de Churchill ainsi que son avenir en tant que point de ravitaillement pour la région du nord-est de l'Arctique. Cette étude a également été menée par notre direction à la demande du ministre.

M. Forrestall: Ma question portait sur la Marine marchande du Canada, monsieur le président. J'aimerais bien que le témoin s'en tienne à cela.

M. Hariton: À la Marine marchande du Canada?

M. Forrestall: Oui.

M. Hariton: Il s'est passé un certain nombre de choses avant que j'arrive à la direction. Je dois me fier à ce qu'on m'a dit. Il semble que la Commission ait procédé à une étude complète de la marine marchande du Canada au début des années 1970. Sauf erreur, le rapport de cette étude a été rendu public. Depuis, il n'y a rien eu sur le sujet. Comme je l'ai dit, notre effort doit porter sur un certain nombre de sujets.

M. Forrestall: Ce n'est pas que votre effort doive porter sur un certain nombre de sujets, c'est que la Loi nationale sur les transports est inadéquate, dépassée, presque inutile, souvent totalement ignorée; elle a été écrite au début des années 1960, à la fin des années 1950. Elle ne constitue plus une orientation significative pour les organismes de réglementation et autres qui sont chargés de la faire respecter. Nous savons tous que c'est le cas. Nous ne nous en prenons pas à la Commission elle-même. Nous savons très bien qu'elle n'a pas toutes les ressources suffisantes.

Une voix: Elle ne devrait peut-être pas être chargée de tout cela.

M. Forrestall: Peut-être. Nous pourrions aller aussi loin. De toute façon, il est important de le mentionner parce que les gens qui se rendent compte du gâchis qui existe dans le domaine des transports doivent savoir pourquoi les choses en sont là. Quant à vous, si vous devez être accusé de quelque chose, c'est de ne pas insister suffisamment pour obtenir une nouvelle loi nationale des transports. Le ministre nous l'avait promis en 1974. Le projet n'a pas eu de suite parce qu'il a été jugé impossible à réaliser. Je viens d'énumérer très brièvement 16 fonctions importantes prévues dans le domaine des transports, 16 fonctions que doit remplir un pauvre vieux cheval poussif.

M. Nowlan: M. Pepin ou la CCT?

M. Forrestall: Dans ce cas-ci, il s'agit de la Loi nationale sur les Transports. Je n'enverrais personne voir à l'arrière d'un

[Text]

particularly not the smiling, lovable, affable philosopher king that we have.

I make that point, Mr. Chairman, because I think it needs re-emphasizing. I think there is a national responsibility. There is a parliamentary responsibility. There is also a responsibility for the agencies to be an advocate of an early re-writing of this act. It is clear to us—not only the commission, Mr. Chairman, but other agencies and bodies under the National Transportation Act—that you are not able to follow the act, or the act is inappropriate for the 1980s and indeed if we look ahead down the road. Can I just ask one very brief . . . ? Was I correct, Mr. Chairman? Did the director indicate that the list of studies appears from time to time in your annual reports?

The Chairman: He has said there was a list of studies undertaken or completed this year in the annual report. Is that correct, Mr. Gray?

Mr. Hariton: Yes. Appendix CC to the commission's annual report lists public research reports published in the previous year. Each annual report will have a list of those reports that have been put out in the previous 12 months.

Mr. J. Gray: If the committee would like a list for the past five years of reports prepared and issued by the research branch, we would be very, very happy to provide it.

The Chairman: Would you like that, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Well, I think I would like to have it if for no other reason than to demonstrate that the commission has not aptly looked at, as it is mandated to do, the well-being of the Canadian Merchant Marine. I think we need professional research expertise; we need the background that can only flow from regulatory instruments or bodies such as yours.

The Chairman: May I remind you, Mr. Gray, when you provide that information to provide it in both official languages, please.

Mr. Nowlan: I just have a point on that before we leave it. The five years is interesting, but I would be interested, and I think Mr. Forrestall would, in any report, regardless of the time, on the merchant marine. Let us just see what there is there.

Mr. J. Gray: Okay; we will go back to the time of the information of the commission and provide you with that information.

Mr. Forrestall: Well, I would not go back further than the act itself. We are getting into ancient history then.

Mr. J. Gray: Well, that is what I mean, sir.

[Translation]

cheval, surtout pas l'aimable, le gentil, le souriant roi des philosophes que nous avons devant nous.

Si je reviens là-dessus, monsieur le président, c'est parce qu'il me semble qu'il convient de souligner cela davantage. Je pense qu'il y a là une responsabilité nationale, une responsabilité parlementaire. Je pense d'autre part que les organismes devraient appuyer la rapide révision de cette loi. Il est très clair pour nous, et je parle non seulement de la commission, monsieur le président, mais également des autres organismes et groupes qui sont assujettis à la Loi nationale sur les Transports, que vous ne pouvez pas suivre la loi, que cette dernière est tout à fait dépassée par les années 80, surtout si l'on tient compte des perspectives de l'avenir. Puis-je poser une très brève . . . ? Avais-je raison, monsieur le président? Le directeur a-t-il bien dit que la liste des études figure de temps en temps dans vos rapports annuels?

Le président: Il a dit qu'une liste d'études, qui avaient été entreprises ou terminées cette année, figurent dans le rapport annuel, n'est-ce pas, monsieur Gray?

M. Hariton: Oui. L'annexe CC au rapport annuel de la commission donne une liste des rapports de recherche publique qui ont été publiés dans le courant de l'année précédente. Chaque rapport annuel donne la liste des rapports qui ont paru au cours des 12 derniers mois.

M. J. Gray: Si le comité voulait avoir une liste des rapports qui ont été préparés et publiés par la direction de la recherche au cours des cinq dernières années, nous nous ferions un plaisir de la lui fournir.

Le président: Cela vous plairait-il, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: J'aimerais l'avoir uniquement pour démontrer que la commission, contrairement à ce que prévoit son mandat, ne s'est pas suffisamment intéressée au sort de la marine marchande du Canada. Nous avons besoin d'une expertise professionnelle en matière de recherche; nous avons besoin de données qui ne peuvent découler que d'instruments de réglementation ou d'organismes comme le vôtre.

Le président: Permettez-moi de vous rappeler, monsieur Gray, que vous devrez nous fournir ces renseignements dans les deux langues officielles.

M. Nowlan: J'aimerais soulever un dernier point avant que nous ne passions à autre chose. Les rapports parus au cours des cinq dernières années m'intéressent, mais j'aimerais également, si cela était possible, qu'on me donne un rapport sur la marine marchande, quelle que soit la période à laquelle il se rapporte, et je pense que M. Forrestall serait lui aussi intéressé. Qu'on nous dise ce qui se passe dans ce domaine.

M. J. Gray: Très bien. Nous vous fournirons ces renseignements, en remontant jusqu'à la mise sur pied de la commission.

M. Forrestall: Il n'est pas nécessaire de remonter plus loin que la date à laquelle la loi elle-même a été adoptée. Ce serait de l'histoire ancienne.

M. J. Gray: C'est ce que je veux dire, monsieur.

[Texte]

Mr. Forrestall: Can I ask just one more question?

The Chairman: One more.

Mr. Forrestall: It has to do with the fuel compensation tax. I am not sure whether you have any advocacy or other responsibility with respect to this. It is now quite apparent that the fuel recovery charges have been imposed upon the water transport. Those charges that air had during the first year were repaid, the second year they simply refused to pay it, and are continuing to refuse to pay it. Charges that are not applicable to the road or other surface transport are uniquely now applicable to the water mode. Have you made any representations to the minister with respect to the deletion of this requirement? I ask that in light of the obvious reality today that changing energy costs in fact have made that provision somewhat redundant. Have you advocated that perhaps it should be dropped for the time being, or is that something that in fact you will not, or you have no authority to intervene with?

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, this is a completely new subject to me, on which I must confess I know absolutely nothing. I suspect we have no jurisdiction, but I will look into it. If we have made a representation, I will let you know.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Mazankowski, our final questioner today.

Mr. Mazankowski: In the estimates, the 1983-1984 payments to the railways and other transportation companies under the specific railway acts, you are estimating some \$429.9 million. For the year 1982-1983 that figure was \$498,200,000, a difference of about \$68,300,000. Why the discrepancy? Can you explain the difference or can we expect a rather substantial supplementary estimate because it is a rather significant reduction.

• 1225

Mr. J. Gray: Dr. Heads will answer that question.

Mr. Heads: Well, the explanation, Mr. Mazankowski, is that for several years the commission had got somewhat behind in making its payments to the railways in respect, particularly, to the subsidies on the branch lines. We therefore started a program to catch up on this, so that the money could be paid more punctually and in fact this program was quite successful in 1982-1983. In consequence the amount of money that had to be paid out was very great. So this drop from \$498 million to \$429.9 does not imply that there would be a supplementary.

I think, as you have questioned this, I perhaps should also comment that depending upon how the government proceeds

[Traduction]

M. Forrestall: Me permettez-vous de poser une dernière question?

Le président: Une dernière.

M. Forrestall: Elle se rapporte à la taxe de compensation pour le combustible. Je ne suis pas certain que vous ayez un rôle d'intervention ou une autre responsabilité dans ce domaine. Quoi qu'il en soit, il est devenu apparent que ces frais ont été imposés au secteur des transports maritimes. Les frais qui avaient été imposés au secteur des transports aériens ont été remboursés la première année; la deuxième année, ils ont refusé de payer, et ils refusent toujours de payer. Ces frais, qui ne s'appliquent pas au transport routier et aux autres systèmes de transport de surface, continuent d'être imposés au secteur des transports maritimes. Êtes-vous intervenu auprès du ministre pour demander que cela soit supprimé? Je vous pose cette question parce que l'évolution des coûts en matière d'énergie a rendu ces dispositions plutôt redondantes. Avez-vous demandé que cela soit supprimé pour l'heure, ou s'agit-il d'une question pour laquelle vous n'avez aucune autorité d'intervention?

M. J. Gray: Monsieur le président, cette question est toute nouvelle pour moi, et je dois avouer que je n'en sais rien du tout. J'imagine que nous n'avons aucune juridiction en la matière, mais je me renseignerai. Si nous sommes intervenus, je vous le laisserai savoir.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Mazankowski, le dernier intervenant pour aujourd'hui.

M. Mazankowski: Dans les prévisions budgétaires pour 1983-1984, prévoyez-vous de consacrer quelque 429.9 millions de dollars en paiements aux sociétés de chemin de fer et à d'autres sociétés de transport en vertu des lois qui se rapportent aux chemins de fer. Pour l'année 1982-1983, ce chiffre était de \$498,200,000, soit une différence d'environ \$68,300,000. Pourquoi cet écart? Pourriez-vous nous expliquer cette différence, ou alors doit-on s'attendre à des prévisions supplémentaires assez importantes, car cela correspond à une réduction considérable?

M. J. Gray: M. Heads répondra à cette question.

M. Heads: L'explication, monsieur Mazankowski, c'est que depuis plusieurs années la commission accuse un retard dans ses paiements aux chemins de fer, notamment en ce qui concerne les subventions pour les lignes secondaires. C'est pourquoi nous avons mis sur pied un programme visant à rattraper ce retard, afin que les paiements puissent être versés de façon plus ponctuelle. Ce programme a d'ailleurs donné de bons résultats en 1982-1983. C'est pour cette raison que les sommes versées dans le courant de cette année ont été si importantes. Cette baisse, de \$498 millions à \$429.9 millions, ne suppose donc pas qu'il y aura des prévisions supplémentaires.

Et puisque vous interrogez là-dessus, il conviendrait peut-être que je vous dise que, selon ce que fera le gouvernement

[Text]

with the western grain initiative, it is possible, of course, that the branch-line program as such may disappear in new fiscal arrangements.

Mr. Mazankowski: Was that being taken into consideration in that figure?

Mr. Heads: The situation at the moment is that we are paying the branch line subsidies on a current basis. This is what we call the advance subsidies. We are paying them currently until the end of July, which is the end of the crop year, of course. And we also still have a backlog which totals, we think, in the order of \$50 million or \$60 million, relating to previous years. We also, of course, have subsidies to pay on non-prairie branch lines and still a few passenger subsidies. But in quantitative terms they are nothing much.

So that is more or less the situation. But the estimates have been done on the assumption we would be paying branch-line subsidies throughout the fiscal year 1983-1984.

Mr. Mazankowski: At page 33 of your annual report you make reference to the fact that the railway transport committee was involved in working with the task force on rates, that task force being a part of the Gilson Process, and that the Railway Transport Committee as well as the traffic and tariffs branch did a detailed amount of work in connection with the whole freight rate question. My question is, are the documents or the studies that you obviously formulated, are they available and can they be made available to the committee?

Mr. Heads: The report of the task force on rates is already in the public domain.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Heads: It was put in the public domain by Transport Canada, I think, earlier this year.

Mr. Mazankowski: Does it include your background studies and analysis?

Mr. Heads: It is a report which our task force produced, which we produced essentially other than Transport Canada.

Mr. Mazankowski: So the analysis, the detail, the rationale for reaching your conclusions is pretty well contained within that report?

Mr. Heads: Everything that had been done up to that point. But since the report was issued we have been doing some more work on the actual scale and that, of course, would not be in that report.

Mr. Mazankowski: Okay. My next question has to do with the announcement of the Minister of Transport in connection with his grain transport initiatives and the fact that some \$300 million odd will be paid to the two railroads as an advance for the upcoming crop year. Here again it is jurisdiction, and usually those kinds of subsidies are administered by the CTC. In this particular case it appears as if the CTC has been circumvented once again. I am wondering what your view of

[Translation]

pour la mesure concernant les céréales de l'ouest, il est bien sûr possible que le programme des lignes secondaires disparaisse en tant que tel dans le cadre des nouveaux arrangements fiscaux.

M. Mazankowski: A-t-on tenu compte de cela pour en arriver au chiffre qui nous est donné.

M. Heads: À l'heure actuelle, nous versons les subventions pour les lignes secondaires de façon régulière. Il s'agit de ce que nous appelons les subventions anticipées. Nous les payons régulièrement jusqu'à la fin du mois de juillet, qui correspond à la fin de la saison des récoltes. Mais il reste un arriéré, correspondant aux années précédentes, qui approche, il me semble, de \$50 ou \$60 millions. Nous devons, bien sûr, également verser des subventions pour les lignes secondaires situées ailleurs que dans les Prairies, et il reste encore quelques subventions pour les services de voyageurs. Mais quantitativement parlant, ces subventions ne sont pas très importantes.

Voilà en gros la situation. Mais les prévisions budgétaires ont été calculées en fonction de la supposition que nous paierions des subventions pour les lignes secondaires pendant toute l'année 1983-1984.

M. Mazankowski: À la page 33 de votre rapport annuel vous dites que le Comité des transports ferroviaires a travaillé au côté du groupe de travail chargé d'étudier les tarifs, groupe de travail qui a participé au processus Gilson, et que ce même comité, ainsi que les sections du trafic et des tarifs ont fait un travail détaillé au sujet de toute cette question des tarifs de fret. Ma question est la suivante: Les documents ou les études que vous avez préparés pourraient-ils être mis à la disposition du Comité?

M. Heads: Le rapport sur les tarifs, qui a été préparé par le groupe de travail, a déjà été rendu public.

M. Mazankowski: C'est exact.

M. Heads: Il me semble que le ministère des Transports l'a rendu public plus tôt dans l'année.

M. Mazankowski: Ce rapport comprend-t-il vos études et vos analyses de base?

M. Heads: Il s'agit d'un rapport qui a été préparé par notre groupe de travail plutôt que par Transport Canada.

M. Mazankowski: Les analyses, les explications et les justifications de vos conclusions sont donc contenues dans ce rapport?

M. Heads: Y figure tout ce qui avait été fait jusqu'à sa parution. Mais nous avons fait d'autres travaux depuis sa publication, notamment en ce qui concerne le barème, et ceci n'y figure pas, bien sûr.

M. Mazankowski: Très bien. Ma prochaine question se rapporte à l'annonce faite par le ministre des Transports au sujet de ses initiatives en matière de transport des céréales et des quelque \$300 millions qui devront être versés aux deux compagnies de chemins de fer à titre d'avances pour les récoltes de cette année. Il s'agit ici encore d'une question de juridiction, mais en général les subventions de ce genre sont administrées par la CCT. Il semblerait que dans ce cas-ci

[Texte]

that is. Were there discussions? Has an order in council been passed? Once again, are we witnessing here a demonstration where a regulatory body which is charged with certain responsibilities under the National Transportation Act and the Railway Act having its role circumvented, and how does your commission feel about it?

Mr. Heads: I do not think there is any problem on this, Mr. Mazankowski. The figure you refer to is 313 million and that is in the public domain, and it is estimated on the assumption that we in the CTC will pay in terms of prairie branch-line subsidies \$278 million in the course of the current crop year.

• 1230

Mr. Mazankowski: But is it not true, Dr. Heads, that the CTC has legislative responsibility for the distribution and administration of these funds under section 256 and 258, I believe, of the Railway Act?

Mr. Heads: In respect to the branch-line subsidy payments, yes; and indeed, we are still exercising . . .

Mr. Mazankowski: Why do you sit back and idly take this sort of undermining by a minister of the Crown when you have the integrity of a regulatory authority to preserve?

Mr. Heads: Mr. Mazankowski, I think that throughout the report of the task force on rights I have a reputation for not having taken anything idly back, and indeed having been extremely difficult on several occasions. The point that I was making is that firstly, the estimate of the railway revenue shortfall in accordance with the framework established, the estimate of that figure was made by the CTC. So there is no way in which we were not privy to all of that as we did the estimate. The determination of the \$278 million that we continue to make and that the balance would be paid as a separate payment, the calculations on that were fully discussed between . . .

Mr. Mazankowski: You started out by saying \$313 million and now you are talking \$278 million.

Mr. Heads: Well, these are two different figures. The \$313 million is the money that the minister is paying directly to the railways in respect to the 82-83 crop year, and he is making that on the understanding that we in the CTC are paying \$278 million. So the total amount of money that the railways get as a Crow benefit for 82-83 is the sum of \$313 million and \$278 million.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Heads: The question of what happens to the Crow benefit—that is a total of \$591 million—the question of what happens . . .

[Traduction]

encore, on ait contourné la CCT. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Y a-t-il eu des discussions? Y a-t-il eu un décret en conseil? Est-on encore une fois en train d'essayer de contourner un organisme de réglementation, qui est chargé de certaines responsabilités en vertu de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les chemins de fer? Qu'en pense votre commission?

M. Heads: Je ne pense pas qu'il y ait de problèmes, monsieur Mazankowski. Le montant auquel vous vous référez est de 313 millions de dollars, et cela est maintenant du ressort public. Ces prévisions ont été calculées en fonction de l'hypothèse selon laquelle la CCT devra verser quelque 278 millions de dollars au cours de la saison de récolte de cette année au titre des subventions pour les lignes secondaires des Prairies.

M. Mazankowski: Mais n'est-il pas vrai, monsieur Heads, que la CCT a une responsabilité législative pour ce qui est de la distribution et de l'administration de ces fonds, ce en vertu, il me semble, des articles 256 et 258 de la Loi sur les chemins de fer?

M. Heads: Pour ce qui est du versement des subventions pour les lignes secondaires, la réponse est oui. D'ailleurs, nous exerçons toujours . . .

M. Mazankowski: Pourquoi vous laissez-vous faire par un ministre de la Couronne, étant donné que vous devez préserver l'intégrité de votre autorité en matière de réglementation?

M. Heads: Monsieur Mazankowski, je pense qu'au cours de toute la préparation du rapport du groupe de travail je me suis fait la réputation de quelqu'un qui ne se laisse jamais faire, et je me suis d'ailleurs montré très difficile à plusieurs reprises. Ce que j'essayais d'expliquer, tout d'abord, c'est que c'est la CCT qui a évalué de quel ordre serait l'écart des chemins de fer pour ce qui est des revenus, conformément au cadre établi. Nous sommes donc au courant de tout cela, puisque c'est nous qui avons établi les prévisions. Pour ce qui est des 278 millions de dollars et de la décision de payer la balance sous forme d'un paiement distinct, tous les calculs ont été discutés entre . . .

M. Mazankowski: Au début, vous parliez de 313 millions de dollars, et maintenant il n'est plus question que de 278 millions de dollars.

M. Heads: Il s'agit de deux chiffres différents. Les 313 millions de dollars correspondent à la somme que le ministre verse directement aux chemins de fer pour les récoltes de l'année 1982-1983, et il le fait dans le cadre d'une entente en vertu de laquelle la CCT paie 278 millions de dollars. Les chemins de fer toucheront donc en tout pour l'année 1982-1983, dans le cadre du programme du Pas du nid de Corbeau 313 millions, plus 278 millions.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Heads: Quant à savoir ce qui se passe avec le programme du Pas du nid du corbeau . . . Cela donne un total de 591 millions de dollars . . .

[Text]

Mr. Mazankowski: So they are receiving the two figures, \$278 plus \$313?

Mr. Heads: That is correct. And the question of how the payments will be made in future is still something which is being debated. And I think as you know, Mr. Mazankowski, some of the money is not being paid directly to the railways. It will be paid to the shippers.

Mr. Mazankowski: I would just like to go back briefly to the question of the branch-line rehabilitation, and I want to quote directly from the Auditor General's report. And when I say that the Auditor General has been critical, you are right, Mr. Gray, it may not be directly attributed to the CTC and if I left that impression I regret that. But under the various agreements that were made—I think there were four agreements from 1977 on—first of all, he has criticized the department for failure to develop specific terms of reference for the CTC inspections and audits, for failing to assess the costs and human resources required for the inspections and the audits, and for failing to reach agreement with the CTC that these services would be carried out at CTC expense.

It goes on to say that:

CTC officials advise that engineering inspections and financial audits could not be completed because of lack of resources. In 1981 outside auditors were hired to conduct financial audits of agreements one, two and three and outside engineering consultants to conduct the engineering audit to 1980. CTC was engaged to carry out an engineering audit for 1981 and subsequent years. The contract with the engineering firm also required that it assess the cost efficiency of the work performed.

It goes on to point out that:

it is difficult for the inspectors and auditors to ensure, years after the construction work had been completed and particularly without pre-inspection, that all the construction work billed was appropriate and that it has actually been carried out.

What he is really saying is that there is not full evidence that not only was the work conducted in an efficient manner, but really failure to prove that the work was in fact carried out at all.

• 1235

So while you are involved in the relationship with the department, have any steps been taken to improve that arrangement so there are adequate accounting, monitoring and assurance that you are getting fair value for the dollars that are being invested?

The Chairman: Before answering—Mr. Mazankowski, could I ask you to identify more specifically the document from which you are quoting; and the page number?

[Translation]

M. Mazankowski: Ils reçoivent donc au total de 278 millions, plus 313 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. Heads: C'est exact. Quant à la façon dont les paiements seront versés, il faut encore en discuter. Comme vous le savez sans doute, monsieur Mazankowski, une certaine partie de cet argent n'est pas versée directement aux compagnies de chemins de fer. Elle est versée aux transporteurs.

M. Mazankowski: J'aimerais maintenant revenir à la question de la remise en état des lignes secondaires, et j'aimerais vous citer un passage du rapport du vérificateur général. Lorsque je dis que le vérificateur général a été très critique, vous avez raison, monsieur Gray, de dire que ces critiques n'étaient peut-être pas directement dirigées contre la CCT. Si j'ai donné cette impression là, je m'en excuse. Mais en vertu des divers accords qui ont été conclus... Il me semble qu'il y en a eu quatre à partir de l'année 1977... Tout d'abord, il a reproché au ministère de ne pas avoir établi de mandat en matière d'inspection et de vérification pour la CCT, de ne pas avoir évalué les coûts et les ressources humaines nécessaires pour la réalisation de ces inspections et vérifications, et de ne pas en être arrivé à un accord avec la CCT afin que celle-ci paie les frais de ces services.

Le vérificateur général poursuit en disant:

Les représentants de la Commission nous ont expliqué que les inspections techniques et les vérifications financières n'avaient pu être réalisées faute de ressources suffisantes. En 1981, on a retenu les services de vérificateurs externes pour effectuer des vérifications financières des accords 1, 2 et 3 et d'ingénieurs conseils de l'extérieur pour effectuer une vérification scientifique jusqu'en 1980; la CCT s'est vu confier la vérification scientifique pour les années 1981 et suivantes. Le contrat signé avec l'étude d'ingénieurs prévoyait également l'analyse du travail accompli du point de vue de la rentabilité

Et l'explication se poursuit:

Il est difficile aux inspecteurs et aux vérificateurs de garantir, des années après les travaux de construction, et surtout en l'absence d'inspection préalable, que tous les travaux effectués étaient nécessaires et qu'ils ont effectivement été réalisés.

Ce qu'il dit en fait, c'est qu'il n'y a pas de preuve que le travail a été effectué de façon efficace, ni même qu'il a été accompli.

Dans le cadre des rapports que vous entretenez avec le ministère, avez-vous pris des mesures pour améliorer les arrangements existants, afin que la comptabilité et les systèmes de contrôle soient adéquats et afin que vous soyez bien sûrs d'obtenir un bon rendement pour les dollars que vous investissez?

Le président: Avant de répondre... Monsieur Mazankowski, je vous demanderai d'identifier de façon un peu plus précise le document dont vous citez un passage. Pourriez-vous également nous donner le numéro de la page?

[Texte]

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman. I am quoting from the report of the Auditor General of Canada to the House of Commons for the fiscal year ending March 31, 1982, and specifically quoting page 426, sections 13.111, 13.112, and 13.113.

The Chairman: Thank you.

Dr. Heads, please.

Mr. Heads: About the years 1981 and 1982, when you have quoted the Auditor General as saying that CTC staff were doing the engineering inspections, which is indeed correct, pre-inspections were made and post-inspections were made. So this problem will not arise in 1981 and 1982.

The answer to your question as to whether measures have been taken to improve matters is yes, indeed, they have.

Mr. Mazankowski: Well, may I just make another quotation—and I appreciate your indulgence, Mr. Chairman. On the same page the Auditor General has pointed out that:

... as of 30 June 1982, an audit of the "cost efficiency" of the construction work done since 1977 had not been completed.

Is that still the case, to your knowledge?

Mr. Heads: No, to my knowledge they have all been done. As of June 30, 1982—we had produced the first draft of our audit of the 1981 engineering inspections early in 1982, and that first draft had been conveyed to Transport Canada.

Mr. Mazankowski: In other words, since June 30, 1982 the audits have been completed.

Mr. Heads: The 1981 one has been completed. The 1982 one was completed in draft in December 1982 and is currently under discussion with Transport Canada.

Mr. Mazankowski: I see.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

I also want to thank the witnesses. I think on behalf of the committee I should say to Mr. Gray that we realize you appeared here today under somewhat difficult circumstances. Under those circumstances, I would like to tell you that in my opinion, at least, you have been a very forthright and frank witness. We appreciate your appearance. Thank you very much.

The meeting then is adjourned until Tuesday, April 19, when we shall consider the air transportation votes.

[Traduction]

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président, je cite un passage du rapport du vérificateur général du Canada à la Chambre des communes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Il s'agit des paragraphes 13.111, 13.112 et 13.113, qui se trouvent à la page 462 de la version française du rapport.

Le président: Merci.

Monsieur Heads, je vous prie.

M. Heads: Pour ce qui est des années 1981 et 1982, vous avez dit que le vérificateur général avait déclaré que le personnel de la CCT effectuait les inspections d'ingénierie, ce qui est exact. En effet, des inspections ont été faites avant et après. Ce problème ne se posera donc pas en 1981 et en 1982.

Quant à votre question qui vise à savoir si les mesures ont été prises en vue d'améliorer la situation, la réponse est oui.

M. Mazankowski: Si vous voulez bien, j'aimerais vous lire encore un autre passage du rapport. Je vous remercie de votre indulgence, monsieur le président. Le vérificateur général déclare, à la même page:

... au 30 juin 1982, on n'avait pas terminé la vérification prévue sur l'efficacité des travaux de construction réalisés depuis 1977.

A votre connaissance, est-ce toujours le cas?

M. Heads: Non, à ma connaissance, toutes ces vérifications ont été effectuées. Au 30 juin 1982, ... Nous avions préparé la première ébauche de notre vérification des inspections d'ingénierie de 1981 au début de l'année 1982, et cette première ébauche avait été transmise au ministère des Transports.

M. Mazankowski: Autrement dit, les vérifications étaient toutes terminées le 30 juin 1982.

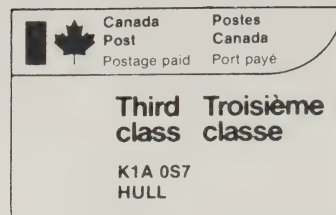
M. Heads: La vérification de 1981 l'était. L'ébauche de la vérification de 1982 a été préparée en décembre 1982, et on est en train d'en discuter avec les gens du ministère des Transports.

M. Mazankowski: Je vois.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

J'aimerais également remercier les témoins. Je voudrais dire à M. Gray, au nom de tous les membres du Comité, que nous nous rendons bien compte que vous avez comparu aujourd'hui dans des circonstances plutôt difficiles. Je pense pour ma part, mais cela n'engage que moi, que compte tenu des circonstances, vous avez été un témoin des plus franc et des plus direct. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu comparaître. Merci beaucoup.

La séance est levée. Notre prochaine réunion, prévue pour le mardi 19 avril, portera sur les crédits relatifs aux transports aériens.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacre-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacre-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

Mr. John T. Gray, Q.C., Vice-President.
Mr. L.G. Potvin, Executive Director, Air Transport
Committee.
Mr. J. Heads, Executive Director, Railway Transport
Committee.
Mr. R.L. Gray, Director, Standards & Development, RTC
Mr. G. Hariton, Executive Director, Research Branch.

De la Commission canadienne des Transports:

M. John T. Gray, c.r., vice-président.
M. L.G. Potvin, directeur exécutif, Comité des transports
aériens.
M. J. Heads, directeur exécutif, Comité des transports par
chemin de fer.
M. R.L. Gray, directeur, Normes et perfectionnement,
CTCF.
M. G. Hariton, directeur exécutif, Direction de la recherche.

7

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 91

Tuesday, April 19, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 91

Le mardi 19 avril 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1983-84: Votes 45, 50 and 55—Air
Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

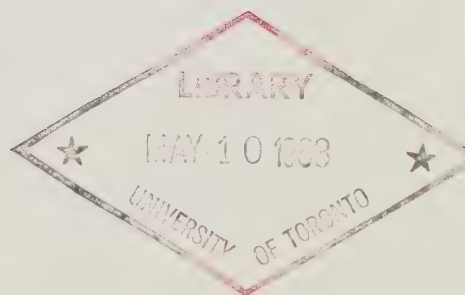
Budget principal 1983-1984: crédits 45, 50 et 55—
Programme des transports aériens sous la rubrique
TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Bill Blaikie
John Campbell (*LaSalle*)
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner
Ray Skelly

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 19, 1983
(134)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:58 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski and Turner.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. G.M. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration and Mr. R.P. St. John, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 23, 1983, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1984. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 15, 1983, Issue No. 88*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 45, 50 and 55—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

In accordance with a motion passed at a meeting held on Thursday, February 17, 1983, the Chairman authorized that the document entitled, "Air Services Fees Regulations", submitted by Mr. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration, be appended to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-37"*).

At 11:35 o'clock a.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, April 21, 1983.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 19 AVRIL 1983
(134)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h58 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski et Turner.

Témoins: Du ministère des Transports: M. G.M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports aériens et M. R.P. St. John, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 23 février 1983 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984. (*Voir procès-verbal du mardi 15 mars 1983, fascicule n° 88*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 45, 50 et 55—Programme des transports aériens sous la Rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

Conformément à une motion adoptée à la séance du jeudi 17 février 1983, le président permet que le document intitulé «Règlements sur les taxes des services aéronautiques», soumis par M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports aériens, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-37»*).

A 11h35, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 21 avril 1983 à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, April 19, 1983

• 0957

The Chairman: Order, please. We resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1984. We have before us Votes 45, 50 and 55 of the Air Transportation Program under Transport. Is it the wish of the committee to consider these votes together as is our normal practice?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you. You will find these votes listed in your blue book on pages from 29-42 to 29-81.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Vote 45—Air Transportation—Operating expenditures.....
\$295,181,000

Vote 50—Air Transportation—Capital expenditures
\$159,901,000

Vote 55—Air Transportation—The grants listed in the
Estimates and contributions\$39,096,000

The Chairman: This morning I welcome to our committee hearings Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration. Mr. Sinclair, of course, is no stranger to the committee, and I will not say any more about it since we all are familiar with him. As well, we have Mr. R.P. St. John, the Deputy Administrator Canadian Air Transportation Administration, who as well is no stranger to the committee. Also with us is Mr. F. Mousseau, Director General, Finance, Transport Canada. I welcome the three witnesses to the committee and we will start our questioning as soon as I have an indication from some member that he wishes to question. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, first of all, I wonder if Mr. Sinclair can give us an idea as to whether or not we will be seeing any legislation arising out of the Dubin report and, particularly, the establishment of the independent safety board which was recommended. If so, will it be introduced before the end of this session?

Mr. G.M. Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, I cannot answer the last part of Mr. Mazankowski's question because that is one that the minister or the House Leader would have to answer. But I can say that the drafting of the legislation for the Aviation Safety Board is complete and ready to be introduced into Parliament.

With respect to the Aeronautics Act, we have approval in principle from Cabinet to proceed with the drafting of that legislation and we have that exercise under way, along with the continuance of the consultation concerning the amendments to

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 19 avril 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984. Nous étudions présentement les crédits 45, 50 et 55 du programme de transport aérien à la rubrique Transports. Le Comité consent-il à ce que nous étudions ces crédits ensemble comme nous le faisons normalement?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Merci. Vous trouverez ces crédits aux pages 29-43 à 29-82 de votre livre bleu.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme du transport aérien

Crédit 45—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement.....\$295,181,000

Crédit 50—Transports aériens—Dépenses en capital
\$259,901,000

Crédit 55—Transports aériens—Subventions inscrites au
Budget et contributions.....\$39,096,000

Le président: Ce matin je souhaite la bienvenue à M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports aériens. Bien sûr, M. Sinclair n'est pas un inconnu pour le Comité et je n'en dirai pas davantage à son sujet puisque nous le connaissons tous. Nous avons aussi avec nous M. R.P. St. John, administrateur adjoint de l'Administration canadienne des transports aériens qui n'est pas non plus un inconnu pour le Comité. En plus il y a M. F. Mousseau, directeur général, Finances, Transports Canada. Je souhaite la bienvenue aux trois témoins et nous commencerons la période de questions dès qu'un membre m'aura fait signe qu'il désire poser des questions. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, d'abord je me demande si M. Sinclair peut nous dire si, à la suite du rapport Dubin, il y aura un projet de loi et surtout la création d'une commission indépendante sur la sécurité comme on l'a recommandé. Le cas échéant, est-ce que ces mesures seront introduites avant la fin de la session?

M. G.M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne des transports aériens): Monsieur le président, je ne peux répondre à la dernière partie de la question de M. Mazankowski car elle devrait s'adresser au ministre ou au leader à la Chambre. Toutefois, je puis dire que la rédaction de la loi visant le Bureau de la sécurité aérienne est terminée et que le projet de loi est prêt à être déposé au Parlement.

Pour ce qui est de la Loi sur l'aéronautique, nous avons l'accord de principe du Cabinet pour procéder à la rédaction de cette loi, ce que nous avons entrepris de faire tout en continuant les consultations sur les amendements apportés à

[Texte]

that particular piece of legislation under way with the industry, unions and others who would be concerned.

• 1000

Mr. Mazankowski: On the domestic air policy—and, of course, there is a recommendation from this committee as to the thrust that the committee deems would be the best to follow in respect of the new domestic air policy—I wonder if you could give the committee some indication as to what progress has been made in terms of the adoption of that report or any part of it. I am prompted by an article that appeared in last week's London *Financial Times*, and it is a rather interesting article. I commend it to you if you have not seen it. It deals at great length with the new role and the very significance of the commuter aircraft or third commuter aircraft operations, or third-level carriers as we have known them. It suggests that a world market of some 6,500 aircraft will be marketed up to the year 2000, generating some \$25 billion worth of sales.

As you know, the deregulation in the United States has accelerated the demand for that kind of market and, in many cases, the fears of a reduction in service, as a result of deregulation, have in fact not been founded. It has resulted in some areas now getting better service and perhaps more frequent service, but not necessarily jet service being provided by the smaller prop-type aircraft.

Since Canada has a dual interest, from the standpoint of providing service to a number of isolated communities, and secondly, since it is in the forefront of this kind of aviation technology, in the consideration of your policy, are you looking at the offset benefits in terms of impact on the aerospace industry when you are assessing the direction in which we will go in this country with respect to a domestic air policy?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not believe there is anything in either the proposal that the minister made to the committee or in the committee's report that would provide a meaningful impetus to spur industrial development in the production of such aircraft. Neither was there anything in the policy that would inhibit the development of that kind of aircraft expertise in Canada. Certainly, the third-level carriers in this country have been doing reasonably well up to the present time in spite of the recessionary experiences of the past year or two.

The minister, I believe, responded to the committee when he was here a couple of weeks ago with respect to what he plans to do with the policy in the upcoming months and, in essence, he has indicated that he does not believe the time is now ripe for the introduction of any such policy. When we have possibly several major changes in the process of taking place within at least the regional industry in Canada, he thought it was perhaps better to allow the other forces to work in the upcoming months to determine what is the best course of action there.

[Traduction]

cette mesure législative, consultations qui se font avec l'industrie, les syndicats et les autres parties visées.

M. Mazankowski: Sur la politique aérienne intérieure... et il y a bien sûr la recommandation de ce Comité quant à l'orientation qu'il juge la meilleure pour cette nouvelle politique aérienne intérieure... je me demande si vous pourriez nous donner un aperçu des progrès accomplis au chapitre de l'adoption de ce rapport ou de toute partie de ce rapport. Mes questions étaient inspirées par un article plutôt intéressant paru la semaine dernière dans le *Financial Times* de Londres. Si vous ne l'avez pas lu, je vous recommande de le lire. On y traite longuement du nouveau rôle et de l'importance même de la navette aérienne ou des liaisons de troisième niveau, ou des transporteurs de troisième niveau comme nous les appelons. On prétend que d'ici l'an 2,000, quelque 6,500 avions seront vendus sur les marchés mondiaux représentant des ventes de l'ordre de 25 milliards de dollars.

Comme vous le savez, aux États-Unis la dérèglementation a accéléré la demande pour ce genre de marché et dans bien des cas les craintes de diminution de service suite à la dérèglementation n'étaient pas fondées. Le résultat c'est que certaines régions ont maintenant un meilleur service et peut-être plus fréquent, mais pas nécessairement un service de réactés, il est plutôt assuré par de plus petits appareils à hélices.

Comme le Canada a un double intérêt, premièrement pour ce qui est d'offrir le service à de nombreuses localités isolées et deuxièmement, puisque nous sommes à l'avant-garde dans ce genre de technologie aéronautique, en étudiant votre politique, tenez-vous compte des retombées et plus précisément de leurs répercussions sur l'industrie aérospatiale lorsqu'il s'agit de déterminer l'orientation qu'adoptera ce pays dans sa politique aérienne intérieure?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, ni dans la proposition faite par le ministre au Comité, ni dans le rapport de Comité, il n'y a rien à mon avis qui puisse lancer le développement industriel pour la production de tels appareils. D'autre part, il n'y a rien non plus dans la politique qui puisse nuire au développement de ce genre d'expertise aéronautique au Canada. En dépit de la récession des deux dernières années, les transporteurs de troisième niveau se sont assez bien tirés d'affaires jusqu'à présent au Canada.

Il y a quelques semaines, lors de sa comparution devant le Comité, je pense que le ministre vous a dit ce qu'il prévoyait faire à ce sujet dans les mois à venir et essentiellement il a dit qu'il ne croyait pas que le moment était venu d'introduire une telle politique. Alors qu'il est possible que de nombreux changements importants aient lieu au moins dans l'industrie régionale au Canada, il a cru qu'il était peut-être préférable au cours des prochains mois de permettre aux autres forces de jouer afin de déterminer quelle est la meilleure façon d'agir par la suite.

[Text]

[Translation]

• 1005

Mr. Mazankowski: In that connection, the STOL service that has been trumpeted as a major breakthrough in air passenger services is being delayed again. Can you give the committee some idea, first of all, what the hold up is and when, if ever, the service will be initiated?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that question is a little bit beyond my purview as far as air administration is concerned. It is my understanding that the proponents of the STOL service are attempting to put together their financing package for the acquisition of the aircraft. For our part, we are standing ready to proceed with the necessary alterations to the Toronto and Montreal facilities should that package be put together, which is, as I am sure Mr. Mazankowski is well aware, a pre-requisite for the approval of the CTC to proceed with that STOL service.

Mr. Mazankowski: I repeat, Mr. Chairman, I believe it is incumbent upon the Ministry of Transport to do whatever it can to facilitate these kinds of services, because it does give us an opportunity to demonstrate in the Canadian context our prowess and expertise in terms of the aerospace technology that we have developed in this country. I think one of the problems we have when we go out to market these aircraft in the international marketplace is that we have a difficult time demonstrating that we ourselves are sold upon the aircraft, because Time Air are using them in commercial service, and I think they are found to be very satisfactory.

I would urge that the air administration do whatever possible to look at that third-level carrier potential when it is examining its policy direction. I say that for two reasons: I repeat—a further demonstration of our expertise in that particular aerospace sector; and second, I think there have been profitable routes developed as a result of some relaxation of the rules and the advent of this aircraft. Given the fact that it is not only, I believe, a Canadian phenomenon but indeed a world phenomenon, it is something about which we, as a country, should exercise some degree of promotion and facilitation. As a country, we have much to gain from it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would agree with Mr. Mazankowski and, certainly, the air administration does support the third-level carriers—those which operate Canadian-based aircraft—with the kinds of airport and navigational aid facilities that are required.

In terms of the awarding of routes and that kind of thing, as Mr. Mazankowski well knows, that is the purview of the CTC, and is something that I really cannot respond to in support of it.

Mr. Mazankowski: The CTC does take its policy direction from the minister though, and the role of air administration is quite important there. While they are, indeed, a regulator, I think they get their signals from the policy statements of the minister, and I think that is where your administration has a great deal of influence in making that point to the minister.

M. Mazankowski: À ce sujet, on retarde à nouveau le service ADAC qui a été annoncé comme une percée importante dans le service voyageur aérien. Pouvez-vous dire au Comité d'abord ce qui empêche la venue de ce service et quand ce service sera offert, le cas échéant?

M. Sinclair: Monsieur le président, cette question va un peu au-delà de la compétence de l'administration aérienne. Je crois savoir que les promoteurs du service ADAC essaient d'organiser le financement pour l'achat de l'appareil. S'ils y réussissent, nous sommes prêts à effectuer les modifications nécessaires aux installations de Toronto et de Montréal, ce qui, comme M. Mazankowski le sait très bien, est une contribution préalable requise pour que la CCT approuve la mise en oeuvre du service ADAC.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je le répète, à mon avis, c'est la responsabilité du ministère des Transports de faire tout ce qu'il peut pour faciliter l'introduction de ce genre de service, car cela nous donne l'occasion de démontrer dans le contexte canadien nos prouesses et l'expertise que nous avons développée dans le domaine de la technologie aérospatiale. Je pense que l'un de nos problèmes lorsque nous essayons de vendre ces avions sur le marché international c'est qu'il nous est difficile de faire la preuve que nous sommes nous-mêmes convaincus de la valeur de l'appareil. La compagnie *Time Air* les utilise en service commercial de façon très satisfaisante, je pense.

Dans son étude de l'orientation de sa politique, je presse l'administration aérienne de tenir compte, dans la mesure du possible, du potentiel des transporteurs de troisième niveau et ce pour deux raisons: premièrement, pour démontrer notre expertise dans ce secteur de l'aérospatiale; deuxièmement, je pense que des routes rentables ont été établies suite à un certain relâchement des règles ainsi qu'à la venue de cet appareil. Étant donné qu'il ne s'agit pas uniquement, je pense, d'un phénomène canadien, mais plutôt d'un phénomène mondial, c'est une chose qu'en tant que pays nous devrions promouvoir et favoriser dans une certaine mesure. Nous pouvons en tirer de grands avantages.

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis certainement d'accord avec M. Mazankowski et il va sans dire que l'administration aérienne appuie les transporteurs de troisième niveau installés au pays auxquels elle fournit le genre d'aéroport et d'aides à la navigation dont ils ont besoin.

Pour ce qui est d'accorder des routes et ce genre de choses, comme M. Mazankowski le sait très bien, cela relève de la compétence de la CCT et c'est quelque chose au sujet duquel je ne peux rien faire.

M. Mazankowski: Toutefois, pour ce qui est de la politique à suivre, la CCT reçoit ses directives du ministre et c'est là que le rôle de l'administration aérienne est très importante. La CCT joue évidemment un rôle de réglementation, mais elle tient compte des déclarations de politiques du ministre et c'est justement là que votre administration a beaucoup d'influence pour ce qui est de transmettre ce message au ministre.

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would agree with Mr. Mazankowski and, certainly, I think we have always been a supporter of the third-level carriers, and we will continue to be so.

Mr. Mazankowski: Could I turn to Mirabel for a minute. Things are not improving there in terms of the revenue expense issue. Is anything further being contemplated to make Mirabel a more viable operation? I think ground transportation to and from Dorval or other areas around the airport clearly militates against the utilization. Has your air administration looked at any scenarios in which there may be some degree of subsidization to the passenger for his travel from, say, the City of Montreal or from the City of Ottawa to get a greater degree of utilization? In other words, are any new strategies being proposed to make the airport more viable and to achieve a greater throughput of passengers?

• 1010

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes, a good deal is being done in that regard. A special group has been set up, which includes people from outside government as well as people from Transport Canada, to attempt to find ways and means of promoting Mirabel as an international airport. That group has been following a very active marketing stance over the last several months, and will continue to do so over the next several years, in attempting to do whatever we can to address that revenue expenditure imbalance.

In these recessionary times, these results are not easy to come by, but nevertheless I think it would be fair to say that the group has been able to strike a good deal of positive interest from various air carriers and some shippers whom they have visited on a direct basis themselves. There is also an examination going on with respect to facilitating the interpassenger transfers between Dorval and Mirabel and between Mirabel and downtown Montreal, especially in those hours beyond which the normal carrier works at the present time.

Mr. Mazankowski: Have you any projected game plan as to what you hope to achieve in terms of restoring a better balance between revenue and expenditure? For example, I think recently there was some reduction, or elimination, of landing fees for certain types of operations. What has been the cost benefit of these things? And are you planning any more sorts of measures like that? If so, what is your bottom line projection? Is there a light at the end of the tunnel that you anticipate, which would see a better balance being achieved, say in five or six, or three or four, or two years? If you have that information, could we have a look at it to see where you are going?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there are not any precise numerical projections as yet, because to a large extent the success in addressing that imbalance is going to be heavily influenced by the economic recovery which we all hope is starting this year.

With respect to the initiatives that were announced in 1982, all of them have been implemented with the exception of the

[Traduction]

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis d'accord sur ce que dit M. Mazankowski, et il va sans dire que j'ai toujours appuyé les transporteurs de troisième niveau et que je continuerai de le faire.

M. Mazankowski: Puis-je passer à Mirabel pour un instant? Les choses ne s'améliorent pas pour ce qui est des revenus et des dépenses. Envisage-t-on autre chose pour faire de Mirabel une exploitation plus rentable? Je pense que le transport au sol vers et à partir de Dorval ou d'autres régions environnantes milite clairement contre son utilisation. L'administration a-t-elle envisagé des scénarios où il pourrait y avoir certaines subventions accordées aux passagers pour leurs frais de déplacements à partir de la ville de Montréal ou d'Ottawa afin de promouvoir une plus grande utilisation de cet aéroport? Autrement dit, propose-t-on de nouvelles stratégies pour rendre cet aéroport plus rentable et favoriser un plus grand achalandage?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président, on fait beaucoup de choses à cet égard. On a mis sur pied un groupe spécial composé de représentants de l'extérieur du gouvernement ainsi que de représentants de Transports Canada, afin de trouver des moyens de promouvoir à Mirabel comme aéroport international. Au cours des derniers mois, ce groupe a été très actif côté commercialisation et continuera de l'être au cours des prochaines années, dans un effort pour faire tout ce que nous pouvons pour régler le problème du déséquilibre des recettes et des dépenses.

En cette période de récession, il est difficile d'obtenir des résultats, mais néanmoins je pense qu'il est juste de dire que le groupe a pu soulever beaucoup d'intérêt positif de la part de divers transporteurs aériens et de quelques affrêteurs à qui ils ont même rendu visite. Il y a également en cours une étude visant le transfert de passagers entre Dorval et Mirabel et entre Mirabel et le centre ville de Montréal, surtout en dehors des heures normales pendant lesquelles les transporteurs fonctionnent présentement.

M. Mazankowski: Avez-vous une stratégie quelconque quant à vos objectifs pour rétablir un meilleur équilibre entre les revenus et les dépenses? Je pense que récemment on a réduit ou éliminé les frais d'atterrissage pour certains types d'opération. Quel a été l'avantage-coût de ces mesures? Prévoyez-vous d'autres mesures du genre? Le cas échéant, quelles sont vos projections minimales? Est-ce que vous anticipez un jour atteindre un meilleur équilibre, disons dans cinq, six, trois, quatre ou deux ans? Si vous avez ces renseignements, pourrions-nous y jeter un coup d'oeil pour voir où vous allez?

M. Sinclair: Monsieur le président, pour l'instant nous n'avons aucune prévision précise, car dans une large mesure le succès de ces tentatives de redressement dépendra beaucoup de la reprise économique qui, nous l'espérons tous, commencera cette année.

Au sujet des initiatives annoncées en 1982, elles ont toutes été mises en oeuvre sauf la réduction du prix du carburant

[Text]

fuel price concession which has lessened in significance by reason of the decline in world oil prices. But there are, at the present time, intensive negotiations and consultations going on, not only between departments of government here in Ottawa to complete that last issue, but also negotiations with the Province of Quebec whose provincial sales tax is probably one of the major factors remaining in attempting to come up with an advantageous fuel price at Mirabel.

• 1015

I think there have also been numerous developments with specific carriers with regard to future plans they might have with respect to Mirabel, largely trading into or out of the U.S. market, and several of the U.S. carriers have expressed at least strong initial interest in that, as have some foreign carriers. Also, the relaxation of the moratorium at Toronto International coupled with the requirement for equivalent service to Mirabel is another step that has been taken to address that imbalance. At this point in time we have no precise numerical projections as to where we can go. The group is charged with trying to come up with whatever initiatives they can develop on a direct marketing basis.

Mr. Mazankowski: Do you still have a number of interested foreign carriers wanting access to the Toronto International Airport? I am referring to SAS and El Al and . . . Are those airlines still making a pitch to gain entry to Toronto International, and if so, are there any others as well, and what is your response to it?

Mr. Sinclair: There have been, in the past, some interested foreign carriers, although since the moratorium was announced there has not been any great rush to beat down the doors to attempt to get access to Mirabel, and I think once again that is a reflection of the present economic circumstances in the world today. Certainly SAS has been interested; the Portuguese airline has been interested; Air India has been interested; some of the Caribbean airlines have been interested in the past. But, as I say, none of them are beating down the doors to gain access at this particular time.

Mr. Mazankowski: I see The fiasco over the Christmas holidays involving the Air Canada seat sale, the denial of the U.S. authorities to allow that to take place without concessions to Continental. Is this an issue that is going to crop up again, and what are we doing to improve or at least arrive at a better understanding between the U.S. in terms of our transborder flights and the deep discount sales that go on from time to time? Is Canada going to be sort of blackmailed and be forced into granting these concessions which in the case of the last major incident, in my view, really have a rather devastating impact upon another air carrier, namely CP, because with the concessions that were granted to Continental it was quite obvious that the concession would simply interfere with the viability of CP Air.

Is any kind of discussions going on to arrive at and achieve a better framework for understanding to prevent this kind of thing in the future? Not only is it difficult for the airline in

[Translation]

lequel a diminué sensiblement étant donné la chute des prix mondiaux du pétrole. Mais il y a présentement des négociations et des consultations intensives en cours, non seulement entre les ministères gouvernementaux à Ottawa pour régler ces dernières questions, mais aussi avec la province de Québec dont la taxe de vente provinciale est probablement l'un des éléments les plus importants pour arriver à offrir un prix de carburant avantageux à Mirabel.

Nos relations avec certains transporteurs ont également connu de nombreux développements; ce sont surtout les transporteurs qui visent Mirabel—en particulier pour les lignes reliant Mirabel aux marchés américains pour lesquels plusieurs transporteurs américains, ainsi que des étrangers, ont manifesté, jusqu'à présent tout au moins, un vif intérêt. Il convient d'ajouter que l'assouplissement du moratoire à l'aéroport international de Toronto, assorti de l'exigence d'un service équivalent pour Mirabel, ont contribué à redresser ce déséquilibre. Nous ne pouvons, à l'heure actuelle, donner de précisions en chiffres sur les résultats que nous espérons obtenir. Le groupe est chargé de proposer les meilleures initiatives possibles en appliquant une politique de marketing directe.

M. Mazankowski: Y a-t-il encore des transporteurs étrangers qui demandent à avoir accès à l'aéroport international de Toronto? Je pensais à SAS, à El Al et . . . Ces compagnies aériennes s'efforcent-elles encore toujours d'obtenir un droit d'entrée à l'aéroport international de Toronto, et, dans l'affirmative, y en a-t-il d'autres, et quelle est votre réaction?

M. Sinclair: Plusieurs transporteurs étrangers ont effectivement manifesté leur intérêt, mais depuis l'annonce du moratoire, il n'y a pas eu de ruée sur Mirabel, ce qui me paraît encore une conséquence de la conjoncture mondiale actuelle. Certes, SAS a manifesté un certain intérêt, ainsi qu'une compagnie aérienne portugaise, Air India, et certaines compagnies des Antilles, mais comme je l'ai déjà dit, aucune d'entre elles ne semble trop pressée.

M. Mazankowski: Venons-en maintenant au fiasco d'Air Canada, à savoir la vente des billets pour les vacances de Noël, et le refus des autorités américaines de l'autoriser si on ne consentait pas des concessions à Continental. Le problème va-t-il de nouveau se poser, et quelles sont les mesures auxquelles nous songeons pour améliorer les conditions de vol transfrontalier avec les États-Unis et les remises considérables sur la vente de ces billets? Essayons-nous, tout au moins, de parvenir à une meilleure entente avec ce pays? Le Canada va-t-il se laisser forcer la main et dans une partie de bras-de-fer comme la dernière, consentir des concessions qui, à mon avis, ont des répercussions lamentables pour une autre compagnie aérienne, à savoir CP, car il était évident qu'en cédant à Continental, on portait un grave coup à CP Air.

Des entretiens sont-ils engagés pour parvenir à une meilleure entente qui rendrait impossible à l'avenir ce genre de péripéties, pénibles non seulement pour la compagnie aérienne en

[Texte]

question, but it is certainly very discomfiting to passengers who have booked and who are contemplating and waiting in suspense to determine whether or not they are going to take advantage of the seat sale.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, about 10 days ago I accompanied the minister to Washington for discussions with the new U.S. Secretary of Transportation, Mrs. Dole, and her officials on just this kind of subject-matter and the continuing difficulties in bilateral air negotiations between Canada and the U.S. At the same time, the minister had some opportunity to have some conversation with the chairman of the Civil Aeronautics Board in the U.S. on the same subject. I think there was a good initial rapport established at those meetings, which should go a long way to being a preventative for any of this kind of activity occurring in the future. Certainly, the U.S. people we met with had gained a new appreciation of the Canadian position, and the Canadian sensitivities which had previously not been appreciated before the continental issue, and were made abundantly clear when the minister was down in Washington in discussion with the U.S. secretary and the chairman of the Civil Aeronautics Board. I would hope that we would not have a recurrence of that kind of difficulty in the future.

• 1020

Mr. Mazankowski: But it is true that the American airlines want a greater degree of relaxation in terms of transport or flights. That is still, as far as I understand it, a position they uphold rather strongly.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, while the present U.S. administration certainly espouses deregulation, I think the minister made it very clear to them that the Canadians certainly were not to be regarded as the protectors of regulation. In fact, he pointed out many examples to them where Canada either had never regulated as far as the United States had regulated and, therefore, did not have to deregulate as far. In one particular area where the United States is very heavily regulated, we are not regulated at all. So I think he made . . .

Mr. Mazankowski: Do you have that information compiled, Mr. Sinclair, that could be made available to us? That is very interesting, because the view prevails that after deregulation we are more strictly bound by regulation than the United States. Because I have faith in our airlines in Canada, I have often wondered what would happen, in fact, if we did open up the borders. I think I would be prepared to see our airlines compete against any day.

Mr. Sinclair: I think that is true, providing the competition is fair and equal, but in some cases it definitely is not. For instance, in my previous incarnation, I know for a fact that the marine world is not regulated in Canada, but very heavily done so in the United States. That was one specific example that was used. Similarly, in the railroads, we deregulated in Canada certainly before the United States did. We were never

[Traduction]

question, mais également cruellement décevante pour les voyageurs qui ont réservé des places et qui sont laissés jusqu'au bout dans l'incertitude, ne sachant pas s'ils pourront profiter de l'offre.

M. Sinclair: Il y a une dizaine de jours, monsieur le président, j'ai accompagné le ministre à Washington pour y discuter avec le nouveau Secrétaire aux transports des États-Unis, M^{me} Dole, et avec ses collaborateurs de ce genre de problèmes, et des difficultés qui n'arrêtent pas d'assiéger les négociations bilatérales en matière aérienne entre le Canada et les États-Unis. Par la même occasion, le ministre a pu conférer sur le même sujet avec le président du *Civil Aeronautics Board* des États-Unis. Une grande cordialité a présidé à ces entretiens, cordialité qui devrait être notre meilleur garant contre toute répétition d'incidents de cette sorte. Les personnalités américaines que nous avons rencontrées ont mieux compris la position de notre pays, et cette crise aura servi à mieux faire comprendre les susceptibilités canadiennes, dont on n'était pas conscient auparavant, et sur lesquelles on est revenu lors des entretiens, à Washington, du ministre avec le Secrétaire des transports des États-Unis et avec le président du *Civil Aeronautics Board*. J'espère donc que des problèmes de ce genre ne se poseront plus.

M. Mazankowski: Il n'empêche qu'à ma connaissance, les compagnies aériennes américaines continuent à réclamer un assouplissement des conditions de transport ou de vol, et qu'elles ne sont pas prêtes à transiger là-dessus.

M. Sinclair: Monsieur le président, s'il est vrai que l'administration américaine actuelle est en faveur de la déréglementation, le ministre leur a amplement démontré que les Canadiens ne se considéraient pas comme attachés à tout prix à la réglementation. Il leur a même donné de nombreux exemples de cas où le Canada n'avait jamais poussé la réglementation aussi loin que les États-Unis et n'avait pas, en conséquence, à revenir aussi loin sur ses pas. Il est même un domaine où les États-Unis ont mis en place une réglementation très stricte, alors que nous n'en avons aucune. Je pense donc qu'il a fait . . .

M. Mazankowski: Avez-vous cette information par écrit, monsieur Sinclair, afin que nous puissions en prendre connaissance? C'est très intéressant, car on considère généralement que depuis la déréglementation, nous sommes plus entravés par des règlements que les États-Unis. C'est parce que j'ai foi dans les compagnies aériennes canadiennes que je me suis souvent demandé ce qui arriverait si nous ouvrons vraiment les frontières. Je serais personnellement disposé à voir, à tout moment, nos compagnies aériennes se livrer à la concurrence avec les Américains.

M. Sinclair: Assurément, si les conditions de cette concurrence sont justes et égales, mais bien souvent elles ne le sont certainement pas. C'est ainsi que j'ai pu me rendre compte, dans le poste que j'ai précédemment occupé, que la marine n'était pas réglementée au Canada alors qu'elle l'était sévèrement aux États-Unis. Ce n'est là qu'un exemple. On pourrait l'étendre aux sociétés ferroviaires, que nous avons

[Text]

as heavily regulated in air as they were in the United States. I do not think there are any specific numbers or great studies done on this subject, at least not that I am aware of, off hand, but certainly I do not think, as the minister stated, that the Americans have any monopoly on deregulation. I think the Canadians have been very responsive in that area in the past.

However, we do insist that the competition be free and fair, and to some extent it is not. I particularly refer to the issue of preclearance which significantly benefits the United States carriers over the Canadian carriers.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. I am going to have to move on to Mr. Bockstael. But just before I do, can we take it from what you have said that in any future incidents like the Air Canada seat sale that the Americans may start to give a continental damn?

Mr. Sinclair: I would certainly hope so, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sinclair, I am looking particularly at page 29-80 of the estimates, and I am looking at major capital projects, and more specifically the Winnipeg International Airport. The indications here are a passenger loading bridge would cost \$485,000; and we would have used \$385,000 in the period ending March 31 of this year, with \$100,000 to be included in these estimates before us. Do I take from that that the bridge has now been purchased and we are just looking at the installation to be done during the construction season, so that it might be available by next fall?

• 1025

Mr. Sinclair: Mr. Bockstael, I believe from my recollection that is the case, but I would be glad to double-check on that and make sure.

Mr. Bockstael: Okay. The other more important or one that in volume certainly has more concern... We are looking at modifications to the air terminal building to the tune of almost \$32 million; \$170,000 was spent in the past fiscal year, with \$783,000 being forecast for the current year and almost \$31 million for future years.

Does it follow, then, that the necessary exploratory work, soil testing or whatever is involved, site measurements and planning...? Does it mean now that we are in a position to have architects and engineers start the design of that, and that is where this \$783,000 will go, in the design work, so they might edge up toward the position of calling for tenders?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with respect to the Winnipeg project, we have approval in principle for the project and authority to spend design money to enable us to firm up the design and to firm up the final cost estimates for the project, at

[Translation]

dérèglementées au Canada bien avant les États-Unis. La réglementation des compagnies aériennes n'a jamais été aussi stricte au Canada qu'aux États-Unis. Il n'existe pas d'étude approfondie faite de ce sujet, à ma connaissance, ou de chiffres précis, mais je ne crois certainement pas, comme l'a déclaré le ministre, que les Américains ont le monopole de la dérèglementation. Les Canadiens sont souvent intervenus dans ce sens.

Mais encore faut-il que la concurrence soit libre et juste, et dans une certaine mesure, elle ne l'est pas. Je songe en particulier à la question du prédéouanement, qui avantage considérablement les transporteurs américains par rapport aux Canadiens.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Je vais devoir donner la parole à M. Bockstael. Mais je voudrais vous demander, auparavant, si ce que vous venez de nous dire laisse présager que si de nouveaux incidents du même genre que la vente de billets d'Air Canada se présentent, les Américains daigneront nous traiter avec moins de désinvolture?

M. Sinclair: Je l'espère bien, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie. La parole est à M. Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Monsieur Sinclair, je suis en train d'examiner la page 29-81 du budget des dépenses, les grands projets d'immobilisation, en particulier l'Aéroport international de Winnipeg. Je lis dans le budget, qu'une passerelle d'embarquement des passagers coûterait \$485,000, que nous aurions dû dépenser \$385,000 dans la période qui prend fin le 31 mars de cette année, avec \$100,000 qui restent pour les prévisions actuelles. Faut-il en conclure que la passerelle a été achetée et qu'il ne reste plus qu'à l'installer pendant la saison de construction, afin qu'elle soit en place à l'automne prochain?

M. Sinclair: Je crois me rappeler que tel est bien le cas, monsieur Bockstael, et je vous demanderais de me laisser le vérifier.

M. Bockstael: Très bien. L'autre question est plus importante, en volume tout au moins... Nous parlons de modifications de l'aérogare qui reviennent à près de 32 millions de dollars, dont \$170,000 ont été dépensés pendant le dernier exercice financier, \$783,000 sont prévus pour l'année prochaine et les besoins des années futures sont évalués à un peu moins de 31 millions de dollars.

S'ensuit-il que le travail exploratoire indispensable, études de sol, ou autres préliminaires, arpentage de terrains et planification, ont été effectués? Pouvons-nous espérer voir les architectes et ingénieurs à pied d'oeuvre, et entamer le travail de conception, pour lequel on a prévu ces \$783,000, pour nous acheminer vers le stade de l'appel d'offre?

M. Sinclair: En ce qui concerne le projet de Winnipeg, monsieur le président, nous avons obtenu l'approbation de principe pour le projet, et l'autorisation de dépenser les fonds prévus pour la conception d'ensemble de l'ouvrage, afin que

[Texte]

which time we would have to go back to the Treasury Board for effective project approval. So my answer would be yes to your statement, with the exception of going to contracts and tenders. We are not at that point yet. We would just be going for design work and the firming up of cost estimates preparatory to getting effective project approval.

The Chairman: May I have a supplementary, Mr. Bockstael?

Mr. Bockstael: Certainly.

The Chairman: Mr. Sinclair, do you think Treasury Board is better qualified than Transport Canada to decide on project approval?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would be in favour of the effective project approval process from a straight good-management standpoint. I believe that is the necessary step to go through. I think the role of the Treasury Board in that process is to ensure that departments of government have done their jobs properly in preparing the necessary cost estimates; that they are reasonably reliable and that we are not going to be faced with cost overruns; that the proper project management process has been put into place; and that the various alternatives have been seriously looked at, evaluated, and the alternative proposed is the most cost-effective for the program.

So from a management standpoint and the effective control and quality of expenditure of the public purse, I do not disagree with the effective project approval process at all.

The Chairman: That is reassuring, because I thought their major role was to delay.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: I will continue, Mr. Chairman.

Mr. Sinclair, in an earlier appearance before this committee, when the minister himself was here, we talked about the asbestos insulation situation in Winnipeg. I understand most of it has been removed from the air terminal building, but the administration and traffic control building still has the problem.

[Traduction]

nous puissions décider de la forme que prendra celui-ci, et obtenir un devis définitif, et à ce moment-là, nous devrions obtenir l'approbation du Conseil du Trésor pour ce projet. Je répondrai donc par l'affirmative à l'ensemble de votre question, compte non tenu de la partie concernant les contrats et les appels d'offre. Nous n'en sommes pas encore à ce stade, et n'en sommes qu'au stade préparatoire de la conception et de devis estimatifs, stade qui doit précéder l'approbation du projet.

Le président: Puis-je poser une question complémentaire, monsieur Bockstael?

M. Bockstael: Certainement.

Le président: Monsieur Sinclair, le Conseil du Trésor vous paraît-il mieux qualifié que Transports Canada pour décider de l'approbation du projet?

M. Sinclair: Monsieur le président, du point de vue d'une bonne gestion, je suis en faveur de passer par la filière de l'approbation du projet. La démarche me semble indispensable pour arriver à la réalisation du projet. Le Conseil du Trésor a pour rôle de veiller à ce que les ministères fassent correctement leur travail en préparant les devis estimatifs nécessaires, à ce qu'ils soient fiables, et qu'il n'y ait pas de dépassement de coûts; de s'assurer que le projet sera correctement encadré, que les possibilités de rechange ont été attentivement envisagées et évaluées, et que l'option choisie est celle qui, financièrement, est la plus justifiable pour le projet.

Ceci revient à dire que je ne m'élève nullement contre le processus d'obtention d'une approbation du projet, tant du point de vue de la gestion que de celui du contrôle et de la justification des dépenses de deniers publics.

Le président: Voilà qui est rassurant, car il me semblait, à moi, que le rôle principal était de faire traîner les choses en longueur.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Je vais poursuivre, monsieur le président.

Monsieur Sinclair, lors de témoignages antérieurs, lorsque le ministre lui-même a comparu devant ce Comité, nous avons parlé de la question de l'isolation à l'amiante de l'aéroport de Winnipeg. Je crois savoir que la plus grande partie a été retirée des bâtiments de l'aéroport, mais que ce n'est toutefois pas le cas pour les bâtiments administratifs et pour ceux du contrôle de la circulation.

• 1030

I was assured the situation is being monitored very closely. I have had to face questions in Winnipeg as to why Winnipeg was left last, and by simple deduction I said, well, because the situation must have been less serious in Winnipeg than in other areas, and therefore it is scheduled to have it removed in due course. The long-term project is to separate air administration from air control, or air control from administration, because the air administration needs more facilities, or larger facilities, and the air traffic control needs new, upgraded facilities because those in Winnipeg have been there since the building of the terminal and the facilities, about 20 years ago, I believe.

On m'a assuré qu'on suivait la situation de très près. À Winnipeg on m'a assiéé de questions, en me demandant pourquoi on avait laissé en dernier l'aéroport de cette localité, et j'ai répondu, en toute logique, que c'est parce qu'à Winnipeg la situation était moins pressante que dans d'autres régions, et qu'elle devait donc attendre son tour. Il est envisagé, à long terme, de construire des bâtiments séparés pour les locaux administratifs et pour ceux du contrôle de la circulation aérienne, les premiers devant être plus vastes qu'actuellement tandis que le bâtiment qui abrite les services de contrôle du trafic aérien doit être modernisé, le bâtiment actuel remontant

[Text]

Since it was inevitable, in my mind, that we are going to have remove this asbestos and we are going to have to plan ahead, I urged at the last meeting that engineering design should be undertaken. We know that is to come. In the context of the suggestion that the budget that is to be announced tonight might have some work incentive or a job creation factor at the municipal level and in the private sector and so on, I advocated that possibly something that is going to have a permanent value should be brought forward or moved up on the calendar under Transport; and I was wondering if there was a readiness on the part of air transport, if the Minister of Finance and the Treasury Board are agreeable, to bring some of those designs into place a little earlier than 1988, as seemed to be the flow-through on that.

Mr. Sinclair: Mr. Bockstael, you are quite correct in a number of your assumptions. However, there still is a fair amount of asbestos to be removed from the air terminal building. You are quite correct in that through the monitoring it was not deemed to be an immediate problem and it could be removed in the context of the renovation of the whole terminal complex. That is an extremely large job and it will take place, as you know, over the next several years.

About the area control centre, the construction of a new facility is just one of the options that is being looked at by Transport Canada. It has not been decided yet that we would build a new facility. It is just one of the options being looked at. If that option were selected and if money were made available to us, we could bring the design forward by utilizing a modification of an existing area control centre. We do not have to go back and reinvent the wheel. There are already existing buildings that could be modified slightly to serve as a new Winnipeg area control centre, if that were the option that was agreed to.

Mr. Bockstael: Along the same lines, we in this committee have often heard Mr. Benjamin, from Regina West, talk about the Regina airport. As the Transport committee that had travelled across the nation, we were very happy to see the \$35 million for the air terminal in Regina. We have spent \$1,482,000 of the forecast expenditures to the end of March 31, 1983; \$13.5 million this year, with \$20 million in the future. Is it going to take two years to complete that air terminal in Regina that . . . ?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes, it certainly will.

Mr. Bockstael: At what stage is it now? They have called for tenders, I believe.

Mr. Sinclair: The design of the building is about 80 to 85% complete now. They are in the process of calling some of the initial tenders and awarding them for the early jobs in connection with that project.

• 1035

Mr. Bockstael: I see. How much more time? Another five minutes?

[Translation]

à la construction de l'aérogare et des installations, c'est-à-dire à une vingtaine d'années.

Puisque nous allons devoir enlever cet amiante, et envisager les besoins à long terme, j'ai insisté, lors de la réunion, pour que les dessins de travaux de génie civil soient entrepris. Comme on a laissé entendre que le budget qui va être annoncé ce soir pourrait contenir des mesures d'encouragement ou de création d'emplois au niveau municipal, ainsi que dans le secteur privé, j'ai préconisé d'envisager des ouvrages qui auraient une valeur permanente, et que l'on avance, au budget des transports, la date de leur exécution. Je me demandais si on était prêts aux Programme des transports aériens, si le ministre des Finances et le Conseil du Trésor y consentent, à mettre sur pied certains de ces projets un peu avant 1988, ainsi qu'il avait été prévu dans le cheminement des étapes de travail.

M. Sinclair: Un grand nombre de vos hypothèses sont parfaitement fondées, monsieur Bockstael. Mais il reste une grande quantité d'amiante à retirer de l'aérogare. Il est tout à fait exact que le problème n'avait pas été considéré urgent, parce qu'on suivait de près la situation, et qu'il avait prévu d'enlever l'amiante lors des travaux de rénovation de tout l'aérogare. C'est un travail de grande envergure qui s'étalera sur plusieurs années.

En ce qui concerne le centre de contrôle de la circulation, la construction de nouvelles installations n'est que l'une des options étudiées par Transport Canada. Aucune décision en ce sens n'a encore été prise, et ce n'est que l'une des options qui se présente. Si c'était l'option que nous retenions et si disposions de crédits à cet effet, nous pourrions présenter l'avant-projet en apportant des modifications au centre existant. Nous n'avons pas besoin de repartir à zéro. Il existe des bâtiments qui pourraient servir, après simple modification, de nouveaux centres de contrôle du trafic de la région de Winnipeg, si telle était l'option retenue.

M. Bockstael: Dans le même ordre d'idée, nous avons souvent entendu, au sein de ce Comité, M. Benjamin, de Regina Ouest, parler de l'aérogare de Regina. Le Comité des transports a beaucoup voyagé, nous nous réjouissons de voir 35 millions de dollars affectés à l'aérogare de Regina. Nous avons dépensé jusqu'à la fin du mois de mars 1983 1,482 mille dollars des dépenses prévues et 13,500 mille dollars seront dépensés cette année, et 20 millions par la suite. Va-t-il falloir compter deux ans pour achever l'aérogare de Regina qui . . . ?

M. Sinclair: Certainement, monsieur le président.

M. Bockstael: À quel stade en est-il à l'heure actuelle? Il y a eu des appels d'offre, je crois.

M. Sinclair: La conception du bâtiment est terminée à 80 ou 85 p. 100. On est en train de procéder aux appels d'offre et d'accorder quelques contrats pour les travaux préliminaires de ce projet.

M. Bockstael: Je vois. Il me reste encore quelques minutes? cinq minutes?

[Texte]

The Chairman: Oh, about 13 minutes.

Mr. Bockstael: Oh, okay. On page 54 . . .

The Chairman: By the way, before you put your next question I just might indicate to members that you are the only questioner I have who has indicated . . . Now Mr. Mazankowski wants to go on the second round. I have a few questions I would like to put at the end of the first round, but that is all the indication I have of members who wish to put questions.

Mr. Bockstael: Referring to the airport in Churchill, on page 54, we are going to provide a new electrical power plant. It is just about completed because there is only \$50,000 to go and replace the high intensity lighting approach.

And also, on page 64, an instrument landing system is going to be upgraded. There were reports in the newspapers that Churchill had been shut down during certain hours because it could only operate in daylight hours or because of staff, but I saw subsequent reports that the decision had been reversed and that Churchill was again open on an around-the-clock basis. Is that correct now?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, during the winter just passed, because of the shortage of funds, the air administration had to restrict its operations at certain airports to the regularly scheduled carriers and not to have the airport open on a 24 hours-a-day basis for any charterer who may wish to come in whenever he chose. That was simply because we did not have the resources to do anything else. We notified all air carriers well in advance, beginning in the fall of 1982, that this would be the case. There were only two airports we ran into any difficulty with, with the carriers, and presumably that was because the communications between ourselves and the carriers was not as good as it should have been, without attempting to lay the blame on either party for that lack of communication.

Subsequently, some resources were allocated to us and we were able to then resume our normal operational stance. However, we are in the position that we cannot spend money we do not have.

Mr. Bockstael: In these same estimates, major capital projects, the Thompson- Mystery-Moak Lake-VOR replacement is half completed and it is scheduled to be completed this year. All of this indicates to me that we are paying a lot of attention to northern airports and to giving the people in those areas access to air service which is so essential to the people living in the north. There was, a year ago or maybe I am out in my reference, but the runway at Thompson had developed all kinds of humps in it and it could do it again, with the thawing, and some of the air carriers refuse to land in Thompson. Is that a situation that is being monitored regularly and is there any corrective work that has to be done in that regard?

[Traduction]

Le président: Oh, environ 13 minutes.

M. Bockstael: Bon, parfait. À la page 55 . . .

Le président: Avant que vous ne posiez votre prochaine question, je voudrais tout simplement dire aux membres que vous êtes la seule personne qui ait fait connaître son désir de poser des questions . . . non, M. Mazankowski me signale qu'il voudrait un deuxième tour. J'ai quelques questions que j'aimerais poser moi-même à la fin du premier tour, mais ce sont là les seuls députés qui m'ont signalé leur intention de poser des questions.

M. Bockstael: Pour ce qui est de l'aéroport de Churchill, à la page 55, nous allons fournir un nouveau groupe électrogène. Les travaux sont presque finis, car il ne reste que \$50,000 à dépenser à ce titre et il ne reste plus alors qu'à remplacer les balises lumineuses d'approche à haute intensité.

Aussi, à la page 65, il est question d'améliorer un système d'atterrissage aux instruments. Il y a eu des rapports, dans les journaux, selon lesquels Churchill devait fermer pendant certaines heures de la journée parce que, à cause du personnel, cet aéroport ne pouvait fonctionner qu'à la lumière du jour, mais j'ai vu des rapports subséquents selon lesquels cette décision avait été revue et corrigée et Churchill était désormais ouvert 24 heures sur 24. Est-ce maintenant la situation?

M. Sinclair: Monsieur le président, pendant l'hiver dernier, à cause d'un manque de fonds, l'administration de l'air a dû restreindre ses opérations à certains aéroports pour ne laisser atterrir que les transporteurs réguliers; les aéroports n'étaient pas ouverts 24 heures par jour pour ces vols nolisés qui auraient voulu atterrir n'importe quand. C'était tout simplement parce que nous n'avions pas les ressources pour faire autrement. Nous avons averti tous les transporteurs bien à l'avance, dès l'automne de 1982 pour leur dire que ce serait le cas. Nous n'avons eu des problèmes avec les transporteurs qu'à deux aéroports et présumément, parce que les communications entre nous-mêmes et les transporteurs n'étaient pas aussi bonnes qu'elles auraient dû l'être, et ce, sans vouloir jeter le blâme pour ce manque de communication sur aucune des parties en cause.

Subséquemment, certaines ressources nous ont été accordées et nous avons pu reprendre nos opérations normales. Cependant, nous ne pouvons pas dépenser les fonds que nous n'avons pas.

M. Bockstael: Dans ce même budget, à titre de grands travaux d'équipement, il y a le remplacement du VOR à Thompson-Mystery-Moak Lake; ce projet est à moitié achevé et les travaux doivent se terminer cette année. Tout cela me prouve que l'on s'occupe beaucoup des aéroports septentrionaux et qu'on donne aux gens qui vivent dans ces régions accès à un service aérien qui leur est absolument essentiel. Il me semble qu'il y a un an environ, peut-être que je me trompe, mais enfin la piste à Thompson avait toutes sortes de trous et de bosses, situation qui pourrait se reproduire avec le dégel, et certains des transporteurs aériens refusaient de se poser à Thompson. Est-ce que l'on surveille cette situation régulièrement et peut-on faire des travaux pour améliorer la situation à cet égard?

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is certainly a subject that is being monitored constantly by the air administration and if there are that kind of problems the central region would certainly be seeing to their remedy.

Mr. Bockstael: One other area that I have had contact with is the St. Andrew's Airport close to Winnipeg, the satellite airport for private planes and so on. There was a great deal of complaint about the increased cost for anyone renting space there, or using the facility, and many of the private companies had to abandon. Maybe that was only part of their financial dilemma, but many of them have had to leave St. Andrews airport. I see now that we are going to spend another \$490,000 this year on improving the taxi-way system. Is this going to cause a further increase in the pay as you go or user-pay policy on this kind of smaller airport that is an adjunct to the international airport?

• 1040

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the question of user fees is not site specific, rather they tend to follow a national or regional pattern, so that the improvements at any individual local or local commercial airport would not tend to immediate increases in user fees for parking aircraft at such airports.

Mr. Bockstael: Under navigational aids, a year or a half ago the big issue happened to be the Jet system. The air traffic controllers were suggesting that the Jet system was not as up to date as it should be and we were made aware of the Ramp program, phase I—and that is radar modernization program. There was \$4 million earmarked for that. We have spent, roughly, half of that, with the other half anticipated in this fiscal year. I do not expect a detailed report on how detailed the installation is right now, but what is the progress? Is there a progress report on the Ramp installation across the country?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Ramp program has progressed well during the past several months. The operational system requirements have been firmly identified and have been subjected to independent verification by an outside agency that has an international reputation in the assessment of such systems. The initial contracting process, or competitive contracting process, has taken place with five major international consortiums making proposals to Transport Canada. That list has now been narrowed down to two. We have firmed up the cost estimates on the project on the basis of the submissions made to us by the international contractors, and we are now ready to take effective project approval submissions to the Treasury Board for their consideration. I can tell you, Mr. Bockstael, that just last week I signed off on that particular submission myself.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, there is, I would assume, a fair Canadian content, though, in the equipment that is to be used. Because that was one of the criteria that had been used initially, that as much of it would be manufactured in Canada as possible.

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, c'est une situation que nous surveillons de très près et si ce genre de problèmes devait surgir, l'administration centrale verrait certainement à appliquer les correctifs nécessaires.

M. Bockstael: Une autre question dont on m'a saisi est celle de l'aéroport de Saint-Andrew près de Winnipeg, aéroport satellite pour avion privé et ainsi de suite. Il y a eu beaucoup de plaintes concernant l'augmentation des prix pour ceux qui louent des places à cet aéroport ou qui se servent des installations, et beaucoup des compagnies privées ont dû abandonner les affaires. Peut-être n'était-ce là qu'une partie de leur problème financier, mais beaucoup de ces compagnies ont dû quitter l'aéroport de St. Andrews. Je vois maintenant que nous allons dépenser encore \$490,000, cette année, pour améliorer le système de pistes de roulement. Cela va-t-il faire augmenter les prix davantage pour ceux qui veulent se servir de ce plus petit aéroport à côté de l'aéroport international?

M. Sinclair: Monsieur le président, la question du prix à payer n'est pas fonction de l'aéroport comme tel, mais plus d'une tendance nationale ou régionale, ce qui signifie que les améliorations apportées à tout aéroport local ou à tout petit aéroport commercial ne signifient pas une augmentation immédiate des prix pour les usagers.

M. Bockstael: Au chapitre des aides à la navigation aérienne, il y a un an ou un an et demi, on semblait surtout débattre de la question du système conjoint en route et terminal. D'après les contrôleurs de l'air, ce système n'était pas aussi moderne qu'il aurait dû l'être et on nous a renseignés sur le programme de modernisation du radar, phase I. Il y avait 4 millions de dollars réservés à cet effet. Nous en avons dépensé environ une moitié, et l'autre moitié devra se dépenser cette année. Je ne veux pas de rapport détaillé sur les installations, mais où en sommes-nous à ce chapitre? Y a-t-il un rapport sur les progrès réalisés au niveau du système d'amélioration de radar au pays?

M. Sinclair: Monsieur le président, le programme de modernisation du radar fonctionne très bien depuis quelques mois. Les exigences opérationnelles pour ce système sont maintenant très bien connues et ont été vérifiées par un organisme de l'extérieur, indépendant, qui a une réputation internationale en matière d'évaluation de tels systèmes. Les appels d'offres ont été lancés, et il y a cinq consortiums internationaux d'importance qui ont fait des propositions à Transports Canada. Il n'y en a plus que deux en lice. Les prévisions budgétaires ont été réévaluées à la lumière des soumissions faites par ces compagnies internationales et nous sommes maintenant prêts à présenter le tout au Conseil du Trésor, pour étude. Je puis vous dire, monsieur Bockstael, que j'ai signé cette demande moi-même, la semaine dernière.

M. Bockstael: Monsieur le président, j'ose espérer qu'il y a un contenu canadien important pour ce qui est de l'équipement qui sera utilisé. Car c'était là un des critères imposés à l'origine, c'est-à-dire que serait fabriquée au Canada la plus grande partie possible de l'équipement.

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the socio-economic benefits of that program appear to be very positive indeed. A substantial portion of the contracts, I believe, will be available to Canadian industry, but also there are important offsets that will be available in other industrial areas other than directly related to grant Ramp—which have been offered by the contractors as industrial benefits to Canada for this particular program.

Mr. Bockstael: One last question . . .

The Chairman: All right.

Mr. Bockstael: —my last question, it is a recurring problem, it seems, at the Winnipeg airport and it concerns the agencies that rent cars. The stands were obtained under a tendering system for, I believe, a four-year period, it might have been a five-year period. They were obtained by tendering and the preferred locations were given. There have been defalcations with some of the companies, and since then other people have been given leases to take over counters of that nature. We have received complaints that it is an unfair treatment, that there is not that great a demand in Winnipeg for car rental and therefore these stands should not be awarded. Is the policy changing, or will we simply have another set of tenders at the termination of this particular four-year period, or whatever was mandated last time?

• 1045

Mr. Sinclair: I am not aware of any policy change that is being contemplated with respect to that. Certainly, we would attempt to be as fair as we possibly can to all concerned. We open up the tendering to all those who are interested. I would be pleased to take under consideration your suggestion that there should be fewer rather than more car rental agencies.

Mr. Bockstael: It fits with this, if I may, Mr. Chairman. One of the things that happened when there were these financial failures of some of the car companies, it was brought out—and I have never had confirmation of it—that some of these companies owed Transport Canada a lot of money. I was wondering if Transport Canada is making sure that collections are up to date on the fees that are due the transport department from these car lease companies.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman . . .

Mr. Bockstael: That is my treasury hat.

Mr. Sinclair: We make it a standing practice to keep on top of all amounts that are owing to us and pursue their collection diligently.

Mr. Bockstael: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Sinclair, I would like to follow up a bit on the NAVAIDS question, not so much specifically on the acquisition of NAVAIDS, but I wonder if you could give me a thumbnail sketch of how the system works at the smaller airports. I think I have a pretty good understanding of how it

[Traduction]

M. Sinclair: Monsieur le président, les avantages socio-économiques de ce programme nous paraissent très positifs. Je crois qu'une bonne partie des contrats sera réalisée par l'industrie canadienne, mais il y a aussi des retombées économiques importantes qui se feront sentir dans d'autres domaines industriels qui ne sont pas directement reliés au programme de modernisation du radar, et qui ont été offertes par ces compagnies au Canada à titre de retombées économiques qui sont conséquence de ce programme précis.

M. Bockstael: Une dernière question . . .

Le président: Allez-y.

M. Bockstael: . . . ma dernière question porte sur un problème qui revient toujours, semble-t-il, à l'aéroport de Winnipeg et porte sur ces compagnies qui louent des voitures. Les kiosques ont été obtenus par appel d'offres pour, me semble-t-il, une période de quatre ans, ou peut-être même de cinq ans. Les meilleures places ont été obtenues à contrat, après appel d'offres et soumissions. Certaines des sociétés ont fait défaut, et depuis lors, on a donné ces contrats de location à d'autres personnes, qui ont repris en mains les kiosques. Certains se plaignent maintenant d'avoir été traités injustement en la matière, qu'il n'y a pas énormément de demandes à Winnipeg pour les voitures de location, et que, conséquemment, ces kiosques ne devraient plus être loués. A-t-on changé de politique, ou fera-t-on tout simplement des appels d'offres à la fin de cette période de quatre années, ou à la fin de la période prévue la dernière fois?

M. Sinclair: Que je sache, on ne pense pas changer de politique à cet égard. Évidemment, nous essayons d'être justes envers tous. Les appels d'offres sont pour tous les intéressés. Je serais heureux de songer à ce que vous me dites, c'est-à-dire qu'il devrait y avoir moins d'agents de location de voitures, plutôt que davantage.

M. Bockstael: Ce qui m'amène à la question suivante, monsieur le président. Quand certaines de ces compagnies de location de voitures ont fait faillite, on a appris, quoique cela ne m'ait jamais été confirmé, que certaines de ces compagnies devaient beaucoup d'argent à Transports Canada. Je me demandais si Transports Canada s'assurera dorénavant que les droits rentrent à temps pour les kiosques loués à ces compagnies de location de voitures.

M. Sinclair: Monsieur le président . . .

M. Bockstael: Cela, c'est mon chapeau de trésorier.

M. Sinclair: Nous sommes toujours au courant des montants que l'on nous doit et nous percevons ces montants avec diligence.

M. Bockstael: Merci.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur Sinclair, j'aimerais poursuivre un peu sur cette question d'aides à la navigation aérienne, pas tellement pour ce qui est de leur achat, mais je me demandais si vous pourriez me donner, en résumé, une idée du fonctionnement du système dans les petits aéroports. Je crois avoir une bonne idée du

[Text]

works at major airports like Montreal and Toronto, for instance. How does it work at the smaller airports, such as Charlo, for instance?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, could I ask Mr. St. John to respond to that question?

The Chairman: By all means. Mr. St. John.

Mr. R. P. St. John (Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, at medium-sized airports—those which qualify for a control tower—the control of traffic is maintained by the personnel in that control tower. They authorize taxi clearance, take-off and landing, and they give departure and arrival clearances too.

The Chairman: Are they air traffic controllers?

Mr. St. John: They are VFR air traffic controllers; they have the authority, they have a licence, in fact, to control traffic. At other airports, even smaller airports which do not qualify for a control tower, there is what is known as a flight service station. The flight service station is manned by flight service specialists. These people are not licensed to control aircraft; they are merely licensed or authorized to pass traffic advisory service. So at those very small airports, the direct control is maintained at an air traffic control centre and the authorizations for take off, landing, departure and arrival is authorized from an air traffic control centre.

There are, of course, even smaller airports in which there is no flight service station at all. Those are sometimes, in some cases, controlled through what is known as a remote communications outlet. At those very small airports, however, most control is by see and be seen—visual flight rules.

The Chairman: I guess my motives will become apparent now in asking that question. Mr. St. John, as you know, at the airport in Chatham, for instance—which is now a military airport and has a control tower manned by military controllers basically, although there are some civilian personnel there too employed by the Department of National Defence—as you know, the Department of National Defence is proposing to stand down the squadron at CFB Chatham at the end of 1984, although if they do not get the lead out and start coming up with some alternatives they are not going to be leaving as far as I am concerned. If the military no longer man that control tower at that airport—because there is a commitment to maintain and operate the runway—what form of control would there be there then?

• 1050

Mr. St. John: Mr. Chairman, we would have to examine the level of traffic, the amount of arriving and departing traffic.

The Chairman: It would be similar to Charlo?

[Translation]

fonctionnement dans les grands aéroports comme Montréal et Toronto, par exemple. Mais comment fait-on dans les petits aéroports comme Charlo, par exemple?

M. Sinclair: Monsieur le président, pourrais-je demander à M. St. John de répondre à cette question?

Le président: Absolument. Monsieur St. John.

M. R.P. St. John (administrateur adjoint: Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada): Monsieur le président, dans les aéroports d'importance moyenne, ces aéroports qui ont une tour de contrôle, le contrôle de la circulation aérienne se fait par le personnel qui travaille dans cette tour. C'est ce personnel qui autorise le roulement jusqu'à la piste, les décollages et atterrissages, et ce personnel donne aussi l'autorisation des départs et des arrivées.

Le président: Est-ce que ce sont des contrôleurs de la circulation aérienne?

M. St. John: Ce sont des contrôleurs VFR; ces gens ont un permis et ils ont l'autorité voulue pour contrôler la circulation aérienne. Dans d'autres aéroports, dans ces aéroports encore plus petits qui n'ont pas de tour de contrôle, il y a ce qu'on appelle les services d'information de vol. Le service d'information de vol est assuré par des spécialistes en la matière. Ces gens n'ont pas de permis de contrôle de la circulation aérienne; ils ont tout simplement l'autorisation de donner des services d'information. Donc, pour ces très petits aéroports, le contrôle direct est assuré par un centre de contrôle de la circulation aérienne et les autorisations de décollage, d'atterrissage, de départ et d'arrivée sont données à partir de ce centre.

Évidemment, il y a des aéroports encore plus petits, où il n'y a pas de service d'information et de vol. Dans certains cas, le contrôle se fait grâce à ce qu'il est convenu d'appeler un système de communication à distance. Cependant, dans ces très petits aéroports, on fait tout simplement du vol à vue.

Le président: Je crois que mes raisons pour poser ces questions seront maintenant très claires. Monsieur St. John, à l'aéroport de Chatham, par exemple, qui est maintenant un aéroport militaire où il y a une tour de contrôle où le service est assuré surtout par des contrôleurs militaires, quoiqu'il y ait aussi certains civils employés par le ministère de la Défense nationale... comme vous le savez, le ministère de la Défense nationale se propose de retirer l'escadron de Chatham à la fin de 1984, quoique, s'il ne se grouille pas un peu pour nous trouver quelques solutions de rechange, en ce qui me concerne, cela ne se produira jamais. Si le militaire n'assure plus le service de cette tour de contrôle à l'aéroport, parce qu'il s'est tout de même engagé à entretenir et à faire fonctionner la piste, quel genre de contrôle de la circulation aérienne y serait alors assuré?

M. St. John: Monsieur le président, il nous faudrait savoir quel est le volume de la circulation, combien d'arrivées et de départs il y a.

Le président: Serait-ce comme à Charlo?

[Texte]

Mr. St. John: I would suspect, sir, that we would probably have a flight service station there, but I do not think the amount of commercial traffic into and out of Chatham would warrant a full control tower.

The Chairman: Okay. Could you explain to me, as well, the relationship between an airport commission and the air administration? Some airports are operated by airport commissions that are appointed generally by local authorities. From what do they derive their authority, and what is the relationship between those airport commissions and the air administration?

Mr. St. John: Mr. Chairman, there are no Transport Canada owned and operated airports that are run by commissions. There may be some local or local commercial airports, such as Edmonton municipal, which is run by a locally appointed commission. In those cases we have no control with respect to the operation of the airport except insofar as that airport, if it is to be licensed, must meet Transport Canada standards with respect to its operations.

The Chairman: The two airports I have used as examples, Charlo and Chatham, both have airport commissions and they are both municipally operated airports from the point of view of management, as I understand this.

Mr. St. John: Yes.

The Chairman: Chatham is a different situation because the runway, of course, and the property are owned by the Department of National Defence. But the terminal building is operated and maintained by the commission, and I believe Charlo is in the same situation. Who owns the terminals?

Mr. St. John: I am not certain, Mr. Chairman, at Chatham and Charlo, to be precise. I could certainly find that out. I believe that at Charlo Transport Canada built the terminal building . . .

The Chairman: Definitely.

Mr. St. John: —and the runway, of course, and I believe it is managed by the local commission. I think the management of the local commission is more concerned with the financial viability of the airport. Our interest in that airport, Mr. Chairman, deals with the safety of the passengers so we exercise standards with respect to runways, runway markings, approach lightings and that sort of thing. At Chatham, sir, I do not know who owns the terminal building, be it the commission or be it the carrier.

The Chairman: The commission.

Mr. St. John: But, again, at Chatham we would establish—we would do this jointly with the military—the standards with respect to the air side operations; that is, taxi ways, lighting, runway and that sort of thing.

The Chairman: Thank you, Mr. St. John.

[Traduction]

M. St. John: Je crois, monsieur, que nous aurions probablement un service d'information de vol, mais je ne crois pas que la circulation aérienne commerciale, à l'arrivée et au départ de Chatham, justifierait une tour de contrôle.

Le président: Parfait. Pourriez-vous donc m'expliquer alors la relation qui existe entre une commission aéroportuaire et l'administration de l'air? Certains aéroports sont sous la coupe de commissions aéroportuaires qui sont généralement nommées par les autorités locales. D'où tirent-elles leur autorité et quelle relation y a-t-il entre ces commissions aéroportuaires et l'administration de l'air?

M. St. John: Monsieur le président, aucun aéroport appartenant à Transports Canada, et dont le fonctionnement est assuré par le ministère, ne tombe sous la coupe de commissions quelconques. Il peut y avoir certains aéroports locaux, ou certains petits aéroports commerciaux, comme l'aéroport municipal d'Edmonton, qui est géré par une commission nommée localement. Dans ces cas, nous n'exerçons aucun contrôle pour ce qui est des opérations de l'aéroport, sauf que si cet aéroport veut obtenir son permis, il doit répondre aux normes de Transports Canada au niveau des opérations.

Le président: Les deux aéroports que j'ai cités en exemple, soit Charlo et Chatham, sont tous deux gérés par des commissions aéroportuaires, et ce sont tous deux des aéroports municipaux pour ce qui est de l'administration, si j'ai bien compris.

M. St. John: Oui.

Le président: Évidemment, la situation est différente à Chatham parce que la piste et le terrain appartiennent au ministère de la Défense nationale. Cependant, l'aérogare est gérée et entretenue par la commission, et je crois qu'il en va de même pour Charlo. Qui est le propriétaire des aérogares?

M. St. John: Je n'en suis pas sûr, monsieur le président, ni pour Chatham ni pour Charlo, plus précisément. Je pourrais certainement me renseigner. Je crois qu'à Charlo, c'est Transports Canada qui a construit l'aérogare . . .

Le président: Absolument.

M. St. John: . . . et la piste, évidemment, et je crois que le tout est géré par la commission locale. Je crois que la gestion de la commission locale porte plus sur la rentabilité financière de l'aéroport. Nous nous intéressons à cet aéroport, monsieur le président, au niveau de la sécurité des passagers. Alors, nous voyons à ce que les normes soient respectées pour ce qui est des pistes, de leur signalisation, des balises d'approche, et ainsi de suite. À Chatham, monsieur, je ne sais pas qui est propriétaire de l'aérogare, que ce soit la commission ou le transporteur.

Le président: La commission.

M. St. John: Encore une fois, à Chatham, et nous le ferions de concert avec les militaires, il faudrait établir certaines normes pour ce qui est des opérations aériennes; c'est-à-dire les pistes de roulement, les balises, la piste elle-même, et ce genre de choses.

Le président: Merci, monsieur St. John.

[Text]

I will turn to a different topic now, one that I am somewhat reluctant to bring up because of the emotional involvement. There is a controversy at the moment, Mr. Sinclair, in New Brunswick with regard to the possible replacement of a commissioner at the Fredericton airport, and I understand some other Atlantic airports may be involved, because the present incumbents in those positions are not bilingual even though they may have been there for many years and may be reaching the age of retirement. Can you give us an explanation of that particular situation, why it has come about and how you propose to resolve it?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as you know, we have, in support of the government's policy on bilingualism, to provide bilingual services at certain airports. We have, in the case of Fredericton, served notice on the Corps of Commissioners that we would expect them to provide that capability in the future in terms of the people they would supply to us. We are certainly not interested in seeing anyone lose his job, but we hope that we can work that situation out in Fredericton to the mutual satisfaction of all concerned. Certainly we will do everything in our power to see that no one gets damaged by the implementation of such a policy. We would be prepared to see it done over a period of a few years so that an orderly transition can take place.

• 1055

The Chairman: I have done some checking, Mr. Sinclair, with the Corps of Commissioners, particularly on the individual involved at Fredericton, to determine whether or not he had a good record and that sort of thing. I am told he has. I would express the hope that someone who has served the country both in a military and a civilian capacity, and served the country well, would certainly not find that suddenly, because of a government policy, he is going to find himself out of a job. I am not pointing any fingers, Mr. Sinclair, or making any accusations, although I sometimes feel some of the people in the various departments who are in charge of the implementation of the bilingual policy go out of their way to make it look bad. I would hope an individual like the gentleman in question in Fredericton would certainly not be penalized because he never had the opportunity to learn French. Surely he must be covered by the so-called grandfather clause in the bilingual policy.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think there are sufficient latitudes in the policy to see to its sensible application so that no one gets injured in that kind of contexts. While the grandfather section applies to public servants...

The Chairman: Right.

Mr. Sinclair: —and in this case the individual is not a public servant...

The Chairman: I understand that.

[Translation]

Je passe maintenant à un sujet différent, un sujet que j'hésite à aborder à cause de son contenu émotionnel. Il y a toute une controverse, à l'heure actuelle, monsieur Sinclair, au Nouveau-Brunswick, pour ce qui est du remplacement possible d'un commissionnaire à l'aéroport de Fredericton, et je crois que certains autres aéroports de cette région des provinces Atlantiques pourraient être impliqués dans la chose, parce que les titulaires actuels de ces postes ne sont pas bilingues, même s'ils y sont depuis plusieurs années et qu'ils ont presque atteint l'âge de la retraite. Pourriez-vous m'expliquer ce qu'il en est de cette situation précise, comment elle s'est produite, et ce que vous vous proposez de faire pour y remédier?

M. Sinclair: Monsieur le président, comme vous le savez, pour appuyer la politique de bilinguisme du gouvernement, nous fournissons certains services bilingues dans certains aéroports. Dans le cas de Fredericton, nous avons avisé le corps des commissionnaires qu'à l'avenir, nous nous attendions à ce qu'ils nous fournissent des gens bilingues. Notre intention n'est certainement pas de faire perdre son emploi à qui que ce soit, mais nous espérons pouvoir trouver une solution à la situation de Fredericton qui soit à la satisfaction de toutes les parties visées. Nous ferons certainement tout en notre pouvoir pour que l'application d'une telle politique ne porte préjudice à personne. Nous sommes prêts à voir à ce que cela se fasse sur une période de plusieurs années, afin que la transition puisse être progressive.

Le président: Monsieur Sinclair, je me suis informé auprès du Corps des commissionnaires, surtout au sujet de la personne de Fredericton, afin de voir quel était son dossier, et ainsi de suite. On m'a dit que son dossier est excellent. J'espère qu'une personne ayant servi son pays en tant que militaire et en tant que civil, et l'ayant bien servi, ne se retrouvera pas soudainement sans emploi à cause d'une politique gouvernementale. Monsieur Sinclair, je ne pointe personne du doigt et je ne porte aucune accusation, quoique, parfois, j'aie l'impression que les responsables de la mise en oeuvre de la politique du bilinguisme dans différents ministères font vraiment exprès pour donner une mauvaise impression. J'espère que personne, comme ce monsieur de Fredericton, ne sera pénalisé parce qu'il n'a jamais eu l'occasion d'apprendre le français. Cela doit sûrement être couvert par ce qu'il est convenu d'appeler la clause des droits acquis de la politique du bilinguisme.

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense que la politique offre suffisamment de latitude pour voir à ce qu'elle soit appliquée de façon logique, de sorte que personne ne subisse de préjudice dans ce genre de contexte. Toutefois, la clause des droits acquis vise les fonctionnaires...

Le président: En effet.

M. Sinclair: ... et dans ce cas-ci, la personne n'est pas un fonctionnaire...

Le président: Je comprends cela.

[Texte]

Mr. Sinclair: —I think with a little intelligent application we should be able to work our way out of that particular situation without injuring anyone.

The Chairman: I would certainly hope so, and I asked that question because it is my understanding that he has been given notice that in a year's time his services will no longer be required. I wonder if that notice would come from Transport Canada or from the Corps of Commissioners; and if it comes from the Corps of Commissioners, I would ask you, Mr. Sinclair, to check to see that the kind of sensible application which you talk about and for which you have a good reputation is being applied in his case.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I will certainly take that charge from you. It certainly is not a notice of termination from us. I am not aware that any notice of termination has been given to the individual, but I would certainly be glad to look into that, because it is not our policy to see people who qualify for employment in the Canadian Corps of Commissioners unduly disadvantaged.

The Chairman: You reassure me, Mr. Sinclair. I thank you. I would like to be informed of what the precise situation is with these airports in question, where the commissioners are employed. Thank you very much.

Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I ask the officials to turn their attention to pages 29-70 and 29-71 of the estimates, having to do with the airport revolving fund. I notice in the section which deals with the excess of expenditures over revenues, or vice versa, in the section dealing with Mirabel, the imbalance of expenditures over revenues seems to be increasing, notwithstanding the initiatives you have outlined. For example, 1981-1982 expenditures over revenues, some \$27,866,000; 1982-1983 with some \$34,994,000; and you are forecasting an expenditure over revenue figure of \$36,134,000. Why is it that you are experiencing heavier losses, notwithstanding the fact that you are taking these initiatives?

• 1100

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think that is very easy to answer. These recessionary times have cut down the frequency of some calls at Mirabel, volume of passengers moving through, but with inflation and all the rest of it, increases in wages to employees, our costs are increasing. So the experience that we are seeing there, in going from approximately \$28 million to \$36 million in the two years, is due strictly to those reasons.

Mr. Mazankowski: Well, if you apply that rationale, I am sure the recession affects all airports the same way. You have Malton which is showing a better performance. In 1981-1982, it showed a level of revenues over expenditures of \$40,609,000, and in 1983-1984 you are estimating a revenue over expenditure of \$49,830,000. The same experience applies in the case of Calgary. It also applies in the case of Edmonton and in the case of Vancouver. So if a recession is plaguing the country, it

[Traduction]

M. Sinclair: Je pense qu'en appliquant la politique avec un peu d'intelligence, nous pourrions trouver une solution à cette situation, sans blesser qui que ce soit.

Le président: Je l'espère certainement, et j'ai posé cette question parce que, d'après ce que j'ai compris, on l'a avisé que d'ici un an, on n'aurait plus besoin de ses services. Je me demande si cet avis provient de Transports Canada ou du Corps des commissionnaires; et si c'est du corps des commissionnaires, je vous demanderais, monsieur Sinclair, de vérifier la chose, afin de voir à ce que, dans ce cas-ci, la politique soit appliquée de la façon logique dont vous parliez et pour laquelle vous avez bonne réputation.

M. Sinclair: Monsieur le président, j'accepte cette tâche que vous me confiez. Cet avis de cessation d'emploi ne vient certainement pas de nous. À ma connaissance, aucun avis de cessation d'emploi n'a été donné à la personne, mais je me ferai un plaisir de vérifier la chose, car ce n'est pas notre politique que des employés compétents du Corps canadien des commissionnaires soient indûment désavantagés.

Le président: Monsieur Sinclair, vous me rassurez. Je vous remercie. Je voudrais être mis au courant de la situation précise dans ces aéroports en question, et aussi savoir où ces commissionnaires sont employés. Merci beaucoup.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je demanderais aux témoins de porter leur attention aux pages 29-70 et 29-71 du budget, où il est question du fonds renouvelable des aéroports. Je remarque qu'au poste des dépenses excédentaires par rapport aux recettes, ou vice-versa, que pour ce qui est de Mirabel, les dépenses excédentaires semblent s'accroître, en dépit des initiatives dont vous nous avez parlé. Par exemple, pour 1981-1982, les dépenses excédentaires se chiffrent à quelque \$27,866,000, alors qu'elles sont de \$34,994,000 pour 1982-1983, et vous prévoyez des dépenses excédentaires de \$36,134,000. Comment se fait-il que vous ayez connu des pertes plus importantes, en dépit du fait que vous avez pris ces initiatives?

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense que la réponse est très simple. À cause de la récession, la fréquence de certains vols vers Mirabel, ainsi que le volume de passagers en transit a diminué; par contre, étant donné l'inflation et tout le reste, l'augmentation des salaires des employés, nos coûts augmentent. Donc, c'est surtout à cause de ces raisons qu'au cours des deux années, ces dépenses sont passées de 28 millions à 36 millions de dollars.

M. Mazankowski: Bien; si l'on prend ce raisonnement, je suis sûr que la récession touche tous les aéroports de la même manière. Vous avez l'aéroport de Malton, qui affiche une meilleure performance. En 1981-1982, ses recettes excédentaires étaient de l'ordre de \$40,609,000, et pour 1983-1984, vous prévoyez des recettes excédentaires de l'ordre de \$49,830,000. La même chose s'applique pour ce qui est de Calgary. Et cela s'applique également dans le cas d'Edmonton et de Vancouver.

[Text]

should plague the country at a similar level, I would suspect, right across the board.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, one of the interesting features about some of this is that the recent realignments that some of the major carriers have done—and I refer specifically to CP Air—in structuring their route system around a Toronto hub much more than they have done in the past, have actually assisted some of the major airports. Mirabel, being a strictly international airport, has been subjected to the kinds of downward pressures that have occurred in the international market of which we are all aware. Mirabel is just that much more sensitive because it is operating on a very marginal revenue base.

Mr. Mazankowski: Well, it is certainly operating at a level inconsistent with the other projections, because when you look at the total of revenues over expenditures, in the international group of airports that you refer to, in comparing 1981-1982 with 1983-1984, I note that your revenue-over-expenditure picture is improving by some \$4 million. I think that should be noted. I guess Mirabel is a white elephant and will continue to be a white elephant notwithstanding what efforts the department tries to undertake.

Could I take you down to the bottom of the page, Mr. Sinclair, then. I am trying to reconcile that bottom line where you talk about operating profit depreciation and new capital acquisitions. You use the operating profit in that calculation only of the national airports and then you have \$57 million worth of depreciation and \$93 million worth of capital acquisition. Does that capital acquisition apply only to the national airports? Why is the \$36 million revenue over expenditure not included in there? I presume it is accounted for somewhere else. But do you treat, under the revolving fund, the international and the national airports in two different accounts?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the schedule is presented with two sub-totals. The sub-total of 'brackets' \$36 million . . .

Mr. Mazankowski: Oh, I see.

Mr. Sinclair: —for the international airports, and a sub-total for the national, netting down to the sub-total of 'brackets' \$15 million.

• 1105

Mr. Mazankowski: Yes, I understand. Thank you very much.

Can I take you back to page 29-44. Presumably the revenues that are received, both at national and international airports, are composed essentially of two components—the airport ticket tax and the landing fees. Am I correct in assuming that?

Mr. Sinclair: There is ticket tax, landing fees, concession revenues, rental revenues, revenues from fuel surcharges. There is quite a list of revenue items.

[Translation]

Donc, si la récession frappe le pays, elle devrait frapper le pays au même niveau partout, je présume.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'une des caractéristiques intéressantes à ce sujet, c'est la récente réorganisation de certains gros transporteurs, je pense surtout à CP Air, qui ont restructuré leur réseau à partir de Toronto de façon beaucoup plus poussée que par le passé, et ceci a en fait aidé certains grands aéroports. Mirabel, étant strictement un aéroport international, a été l'objet des pressions à la baisse qui ont prévalu sur le marché international et dont nous sommes tous conscients. Mirabel est tout simplement plus exposé parce qu'il fonctionne sur une base de revenu très mince.

M. Mazankowski: Bien; son exploitation a certainement un niveau qui ne correspond pas aux autres projections, parce que, lorsque l'on regarde le total des recettes excédentaires, dans le groupe d'aéroports internationaux auxquels vous avez fait allusion, en comparant 1981-1982 à 1983-1984, je remarque que vos recettes excédentaires augmentent d'environ 4 millions de dollars. Je pense qu'il faut le souligner. Je présume que Mirabel est un éléphant blanc, et continuera de l'être, en dépit des efforts que le ministère essaie d'entreprendre.

Monsieur Sinclair, puis-je vous demander alors de vous reporter au bas de la page. J'essaie de comprendre les lignes du bas, où il est question de bénéfice de fonctionnement, d'amortissement et de nouvelles acquisitions d'immobilisations. Vous calculez uniquement le bénéfice de fonctionnement des aéroports internationaux; ensuite, vous avez 57 millions de dollars d'amortissement et 93 millions de dollars d'acquisitions d'immobilisations. Est-ce que ces acquisitions d'immobilisations s'appliquent uniquement aux aéroports nationaux? Pourquoi les recettes excédentaires de 36 millions de dollars ne sont-elles pas incluses dans ces chiffres? Je présume que c'est consigné ailleurs. Mais pour le fonds renouvelable, est-ce que vous avez deux comptes différents pour les aéroports internationaux et les aéroports nationaux?

M. Sinclair: Monsieur le président, l'annexe comporte deux sous-totaux. Le sous-total, entre parenthèses, de 36 millions de dollars . . .

M. Mazankowski: Oh, oui, je vois.

M. Sinclair: . . . pour les aéroports internationaux, et un sous-total pour les aéroports nationaux, ce qui donne un sous-total net, entre parenthèses, de 15 millions de dollars.

M. Mazankowski: Oui, je comprends. Merci beaucoup.

Puis-je vous demander de vous reporter à la page 29-44. Je présume que les recettes des aéroports nationaux et internationaux proviennent essentiellement de la taxe d'aéroport sur les billets et des droits d'atterrissage. Est-ce que je me trompe?

M. Sinclair: Ces recettes proviennent de la taxe sur les billets, des droits d'atterrissage, des recettes des concessions, des recettes de location, des recettes de la taxe sur le carburant. Il y en a toute une liste.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Okay. So then at page 29-44, under Estimates 1983-1984, the Air Transportation Tax of \$59.829 million, that is the ticket tax. Is that correct?

Mr. Sinclair: Yes, that portion of the ticket tax that relates to airports that are not in the revolving fund.

Mr. Mazankowski: Not in the revolving fund. Oh, I see. Then, can you give me a breakdown of the ticket tax and the landing fees as it applies in the case of the grand totals under the airport revolving fund?

Mr. Sinclair: Yes, we can.

Mr. Mazankowski: If you do not have it here, that is fine.

Mr. Sinclair: I imagine it is somewhere in this myriad of figures we have.

Mr. Mazankowski: So the \$59 million does not apply to airports in the airport revolving fund. What airports would that be? Could you just name a few of them?

Mr. Sinclair: The airports in the revolving fund?

Mr. Mazankowski: No, no, the ones outside the revolving fund. They would be the Cranbrooks and the Prince Ruperts?

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Mazankowski: I see. Okay.

Mr. Sinclair: All those Transport Canada owned and operated airports that are not in the revolving fund, the smaller ones.

Mr. Mazankowski: Okay. Can you explain the \$131 million under Self-Supporting Airports and Associated Ground Services (Revolving Fund)—\$131.941 million. What is that derived from? Again on page 29-44.

Mr. Sinclair: That is the amount of charges for such things as air traffic control towers and what not that are levied against the self-supporting airports.

Mr. Mazankowski: I see. And that is not considered as part of the expense operation under the airport revolving fund, then, in this context, right?

Mr. Sinclair: Yes, it is.

Mr. Mazankowski: Why is it over there then?

Mr. Sinclair: If we did not deduct it it would in fact be in our expenditures twice.

Mr. Mazankowski: Oh, okay. Then can I take you down into the next section, and you have "Accommodation provided without charge by this department"—\$50.709 million. What is that for?

Mr. Sinclair: That would be space provided to people such as customs and immigration and other government depart-

[Traduction]

M. Mazankowski: Très bien. Donc, à la page 29-44, pour le budget des dépenses 1983-1984, la taxe sur le transport aérien se chiffre à \$59,829,000; il s'agit de la taxe sur les billets, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Oui, cette partie de la taxe sur les billets reliée aux aéroports n'ayant pas de fonds renouvelable.

M. Mazankowski: N'ayant pas de fonds renouvelable. Je vois. Alors, pouvez-vous me donner le détail de la taxe sur les billets et des droits d'atterrissage pour ce qui est des grands totaux du fonds renouvelable des aéroports?

M. Sinclair: Oui, nous le pouvons.

M. Mazankowski: Si vous ne l'avez pas en main, ce n'est pas grave.

M. Sinclair: J'imagine que c'est quelque part dans cette myriade de chiffres que nous avons.

M. Mazankowski: Donc, les 59 millions de dollars ne s'appliquent pas aux aéroports ayant un fonds renouvelable. De quels aéroports s'agit-il? Pourriez-vous m'en nommer quelques-uns?

M. Sinclair: Les aéroports ayant un fonds renouvelable?

M. Mazankowski: Non, non, les aéroports n'ayant pas de fonds renouvelable. Est-ce que ce serait les aéroports de Cranbrooks et de Prince Rupert?

M. Sinclair: En effet.

M. Mazankowski: Je vois. Très bien.

M. Sinclair: Tous les aéroports appartenant à Transports Canada et exploités par Transports Canada n'ayant pas de fonds renouvelables, les petits.

M. Mazankowski: Très bien. Pourriez-vous me donner des explications sur les 131 millions de dollars, au poste des aéroports autonomes et services au sol connexes (Fonds renouvelable—131,941 millions. D'où provient ce chiffre? Nous sommes toujours à la page 29-44.

M. Sinclair: Cette somme représente les frais que doivent payer les aéroports autonomes pour les tours de contrôle du trafic aérien et autres services.

M. Mazankowski: Je vois. Et dans ce contexte, cela n'est pas considéré comme faisant partie des dépenses d'exploitation pour le fonds renouvelable des aéroports, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Oui, ce l'est.

M. Mazankowski: Bon. Comment se fait-il que cela apparaisse là?

M. Sinclair: Si nous ne la déduisons-pas, cette dépense apparaîtrait deux fois.

M. Mazankowski: Très bien. Ensuite, je vous reporte au poste suivant, intitulé: «Locaux fournis gratuitement par le Ministère»—50.709 millions de dollars. A quoi sert ce montant?

M. Sinclair: Il s'agit des locaux fournis aux Douanes, à l'Immigration, et à d'autres ministères gouvernementaux, et pour lesquels nous ne recevons aucun revenu.

[Text]

ments for which we have to provide space and for which we do not receive revenues.

Mr. Mazankowski: Okay. Can I take you to page 29-50. Under the section dealing with capital, near the bottom of that section, I see on line 9, Construction and Acquisition of Machinery and Equipment, \$103 million, substantially higher than previous years, 1981-1982 or 1982-1983. What is the significance of that figure?

Mr. Sinclair: Fire-fighting trucks, snow blowers, runway cleaners.

Mr. Mazankowski: Why did it take such a leap in this particular year?

Mr. Sinclair: We have plans for a major acquisition of fire-fighting equipment in 1983-1984.

Mr. Mazankowski: Any specific area, or any specific type of...

Mr. Sinclair: All across the system.

Mr. Mazankowski: That is national, international, and the smaller ones.

Mr. Sinclair: That is right.

Mr. Mazankowski: ELTs, can you bring us up to date on what is happening in that particular area?

• 1110

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if I could turn that over to my ELT expert, my ELT specialist.

The Chairman: Okay, Mr. E.L.T.

Mr. St. John: Thank you, Mr. Chairman. I am not quite sure what aspect, Mr. Chairman, Mr. Mazankowski is seeking on ELT.

Mr. Mazankowski: What I am looking for is an updated progress report as to where we stand on the question of ELTs. It is an issue which has been with us for quite some time.

Mr. St. John: About a year ago, Mr. Chairman, the minister introduced ANO—I forget the number—which required that the smaller aircraft carry ELTs. I think I should point out that not all aircraft are required to carry ELTs. It is only the smaller ones which do not normally operate in the eye of our environment. It is only small aircraft that we are aiming at—those likely to get lost or have accidents, which is very very rare amongst commercial carriers.

We have had no difficulty with the present generation of ELTs; they seem to be operating satisfactorily. We still have, of course, a significant number of false ELT activations and this causes the Department of National Defence considerable difficulty because they all have to be tracked down.

We are looking more now to the future of the ELT situation. Considerable activity is taking place in the international fora with respect to ELT development for several reasons. The first is that satellite technology is here and the satellite and,

[Translation]

M. Mazankowski: Très bien. Puis-je vous demander de passer à la page 29-51. À la ligne 9 de la section intitulée «Capital», je vois qu'il est question de construction et d'acquisition de machines et de matériel, pour une somme de 103 millions de dollars, ce qui est sensiblement plus élevé que les années passées, soit 1981-1982 ou 1982-1983. Que signifie ce chiffre?

M. Sinclair: Il s'agit de camions d'incendie, de souffleuses à neige, de camions pour nettoyer les pistes.

M. Mazankowski: Pourquoi une telle augmentation pour cette année en particulier?

M. Sinclair: En 1983-1984, nous avons des plans d'acquisition importants de matériel de lutte contre les incendies.

M. Mazankowski: Est-ce que cela vise une région précise, ou des types précis de...

M. Sinclair: Pour tout le système.

M. Mazankowski: C'est-à-dire pour les aéroports nationaux, internationaux, et les plus petits?

M. Sinclair: En effet.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous faire le point de la situation en ce qui touche les radiobalises de secours, ou ELT?

M. Sinclair: Monsieur le président, si vous me permettez je vais céder la parole à un expert en radio balise de secours, mon spécialiste en ELT.

Le président: Très bien, monsieur ELT.

M. St. John: Merci, monsieur le président. J'ignore exactement ce que M. Mazankowski veut savoir au sujet des ELT.

M. Mazankowski: Ce que je veux, c'est un rapport circonstantié sur la situation des ELT. C'est une question dont nous sommes saisis depuis un certain temps.

M. St. John: Il y a environ un an le ministère a introduit une ordonnance de navigation aérienne, dont j'oublie le numéro, exigeant que les petits appareils soient équipés d'ELT. Je pense qu'il faut préciser qu'il n'est pas obligatoire pour tous les appareils d'être équipés d'un ELT. Cette exigence s'applique uniquement aux plus petits appareils qui échappent normalement à notre surveillance et qui sont ceux qui courent le plus de risques de se perdre ou d'avoir des accidents, ce qui est très rare chez les transporteurs commerciaux.

Pour l'instant la génération actuelle de l'ELT ne pose aucun problème, il semble fonctionner de façon satisfaisante. Nous avons, bien sûr, un nombre important de fausses alertes ELT et cela pose des difficultés considérables au ministère de la Défense nationale, car on doit réperer toutes ces émissions.

Présentement nous regardons ce que nous réserve cette situation dans l'avenir. Dans les cercles internationaux il y a beaucoup de difficultés touchant le développement de ELT, sans qu'on en connaisse d'ailleurs la raison. La première étant

[Texte]

particularly, the Russian COSPAS satellite has proved to be quite successful in locating ELT transmissions with a fair degree of accuracy; in fact, there have already been two or three successful rescues because of that Russian satellite.

One of the difficulties occurring is that the ELT field is proliferating beyond pure aviation, in that many boating enthusiasts are carrying ELTs, fishing parties, hunting parties—many of these groups are carrying ELTs and, unfortunately, they are all operating on an aviation—dedicated frequency 121.5 megacycles or megahertz. This gives us difficulty in the aviation world because 121.5 is a dedicated aviation frequency, and we are being crowded out of it. As a consequence, we are looking at higher frequencies particularly the UHF frequency of 243.0 megahertz which is, at the moment, employed only by the Department of National Defence in Canada and, in fact, we are looking at even higher frequencies: 406.8 megahertz.

In addition, we are looking at more sophisticated ELTs—that is, ELTs that transmit not just a signal but a code identifier which will indicate, perhaps, the owner's name or the registration number of the aircraft. In this way, we hope to be able to eliminate many of the false activations.

All this activity, of course, has to be dealt with in international fora because satellite technology is truly international. It is therefore, of necessity, kind of slow. We deal largely with the Federal Aviation Administration of the United States simply because there is so much transborder traffic but, in addition, we are dealing through ICAO with other international agencies who are anxious to use this technology. It is made even more complicated by the fact that ELTs, which were initially centred on aviation activities, now are expanding into marine and many other fields. It is a very interesting area to be in; it is very technologically intensive, but I think there is a great future for it.

Mr. Mazankowski: What does it cost for the current generation of ELT to be installed in an airplane? What are we talking about in terms of dollars?

Mr. St. John: I am not quite certain, Mr. Chairman; I would think they would range from about \$200 to \$400.

Mr. Mazankowski: And while you indicate that it is not mandatory for all aircraft to be equipped with these, is there any kind of policing now done to ensure that those who require it are, in fact, pressured into the installation? What sort of policing is taken, if any, and if not, is it being contemplated?

• 1115

Mr. St. John: Mr. Chairman, it is a very difficult area to police because there are so many or small aircraft required to carry them that it would be impossible to check each and every one of them. However, when the opportunity arises, our enforcement specialists do check; and by all means, if an individual who should carry them is not carrying them, then he

[Traduction]

que la technologie des satellites est maintenant une réalité qui s'est révélée très efficace pour retracer les émissions ELT avec beaucoup de précision, surtout le satellite COSPAS, en fait il y a déjà eu deux ou trois sauvetages ici dûs au satellite russe.

L'un des problèmes, c'est que les ELT envahissent des domaines autres que l'aviation; beaucoup d'enthousiastes de la navigation transportent des ELT au cours des expéditions de pêche, de chasse, beaucoup de ces groupes transportent des ELT et malheureusement, tous ces appareils émettent sur la fréquence de 121,5 mégacycles ou mégahertz réservés à l'aviation. Cela crée des difficultés pour l'aviation, car la fréquence 121,5 est réservée à l'aviation et elle est tellement achalandée que nous en sommes expulsés. Résultat de tout ceci, c'est que nous cherchons des fréquences VH plus élevées de l'ordre de 243 mégahertz, qui pour l'instant sont utilisées uniquement par le ministère de la Défense nationale du Canada. En fait, nous envisageons même des fréquences encore plus hautes, soit de 406,8 mégahertz.

De plus, nous étudions la possibilité d'utiliser des radio balises plus perfectionnées, c'est-à-dire des ELT qui transmettent non seulement le signal mais un code d'identification indiquant peut-être le nom du propriétaire ou le numéro d'immatriculation de l'appareil. De cette façon nous espérons pouvoir éliminer bon nombre de fausses alertes.

Bien sûr, tout ceci doit être traité dans des instances internationales parce que la technologie des satellites est vraiment une technologie internationale. Donc ceci prend beaucoup de temps, c'est évident. Nous traitons surtout avec la *Federal Aviation Administration* des États-Unis, tout simplement parce que le trafic entre nos deux pays est très important, mais de plus nous traitons aussi de la question avec d'autres agences internationales, anxieuses d'utiliser cette technologie et ce, par l'intermédiaire de l'OECI. La chose est d'autant plus complexe que l'utilisation de ELT, au départ conçu pour l'aviation, s'étend maintenant à la marine et à d'autres domaines. C'est un domaine où il est très intéressant d'oeuvrer. Il est hautement technologique, mais je pense qu'il a un très grand avenir.

M. Mazankowski: Quel est le coût de l'installation de la génération présente de ELT dans un appareil? Qu'est-ce que cela représente en dollars.

M. St. John: Je n'en suis pas sûr, monsieur le président. Mais je pense que le coût varie entre \$200 et \$400 dollars.

M. Mazankowski: Et vous avez dit qu'il n'était pas obligatoire pour tous les appareils d'en être muni. Y a-t-il une surveillance pour assurer que ceux qui doivent en avoir les installent? Quelle surveillance y a-t-il le cas échéant? Autrement envisage-t-on d'effectuer une surveillance?

M. St. John: Monsieur le président, c'est un domaine sur lequel il est très difficile d'exercer un contrôle, car il y a tant de petits aéronefs qui les utilisent qu'il serait impossible de les inspecter tous. Toutefois, les préposés à la surveillance procèdent à des inspections lorsque l'occasion se présente et si ceux qui y sont tenus ne les portent pas, on les rappelle à

[Text]

will be reminded that he should be. If such an individual ignores such reminders, then eventually, we would take him to court. I do not believe we have ever done this, because most people realize it is in their benefit to carry an ELT.

The Chairman: Mr. Mazankowski, can I get an inclination of how much longer you are going to go?

Mr. Mazankowski: That is it.

The Chairman: Thank you. I am not trying to cut you off, but I would go to Mr. Bockstael and then come back to you. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I want to address three questions: Winnipeg airport Toronto and Ottawa.

In Winnipeg we have adopted the WAASS study in principle. I think is the mapping ahead of what is going to happen in Winnipeg. Along those lines, depending on the location of runways and how soon the second runway is required, we have the possibility of bringing it closer toward the terminal; or there may be a necessity, as the WAASS study showed, of it extending beyond the limits of the airport. In my mind, if it has to extend beyond the limits of the airport, we have to do some land acquisition.

Also, at the time of talking of railway relocation, there was a branch line that skirts the edge of the airport on the north-west corner. The general feeling in Winnipeg was that we do not have to worry about that railway location, because it is going to be part and parcel of a general rail relocation which is not coming to pass.

So I was wondering if Transport Canada has a caveat or some restriction zoning-wise and so on to make sure it will not be precluded or prevented in the future from having access to that land, if the future development of the airport requires it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. St. John has been involved in this matter, and I would ask that he respond to Mr. Bockstael's question.

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: Mr. Chairman, the initial noise footprints, which were developed during the Winnipeg area system study or the Winnipeg master plan, indicated the probable necessity of having to move the airport towards the northwest. This in turn resulted in the possibility of having to relocate the railroad line, which runs east and west—or almost east and west—across the north edge of the airport, and the branch line that runs down the western edge of the airport.

In updating our noise footprint studies, and particularly excluding those types of aircraft which will not be permitted to use Winnipeg airport post-1986 because of the ICAO-16 noise regulations which will be applied in Winnipeg, it turns out that the noise footprints are considerably smaller than we had thought them to be; and there appears to be very little

[Translation]

l'ordre. Si aucune suite n'est donnée à ce rappel, il est prévu que nous puissions tenter des poursuites, mais on n'en est jamais venu jusque-là, car la plupart des gens se rendent compte qu'il est à leur avantage de porter une radio-balise de détresse.

Le président: Monsieur Mazankowski, pourriez-vous me donner une idée approximative du temps qu'il vous faut encore?

M. Mazankowski: J'ai terminé.

Le président: Je vous remercie. Je n'essayais pas de vous interrompre, mais je voudrais donner la parole à M. Bockstael, et je vous la rendrai ensuite. Monsieur Bockstael, vous avez la parole.

M. Bockstael: Je vous remercie, monsieur le président. J'ai trois questions à poser concernant l'aéroport de Winnipeg, de Toronto et d'Ottawa.

A Winnipeg, nous avons adopté, en principe, l'étude du réseau aéroportuaire de la région de Winnipeg, qui est une projection des travaux à effectuer dans cette région. D'après cette étude, nous avons la possibilité, selon l'emplacement des pistes et le délai qui nous est donné pour construire une seconde piste, de rapprocher celle-ci de l'aérogare. Il pourrait également s'avérer nécessaire, comme l'a montré l'étude susmentionnée, de l'étendre au-delà du périmètre de l'aéroport, auquel cas, à mon avis, nous serons obligés d'acquérir des terrains.

On parle également à l'heure actuelle de réaménagement du réseau ferroviaire; or, un embranchement ferroviaire longe le terrain de l'aéroport dans son angle nord-ouest. On pensait généralement, à Winnipeg, qu'on n'avait pas à s'en préoccuper, parce que le réaménagement du réseau ferroviaire n'aurait pas lieu, et que cet embranchement en faisait partie.

Je me demande donc si Transport Canada avait une opposition, ou si la réglementation d'urbanisme prévoyait des restrictions, afin de ne pas rencontrer d'obstacle à l'acquisition de ce terrain si cette dernière était rendue nécessaire pour l'extension de l'aéroport.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. St. John s'est occupé de cette question, et je voudrais lui demander de répondre à M. Bockstael.

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Les premières empreintes sonores qui ont été dressées pour l'étude du réseau aéroportuaire de la région de Winnipeg ou pour le plan directeur de Winnipeg, ont montré qu'il serait sans doute nécessaire de déplacer l'aéroport en direction du nord-ouest. Il pourrait s'avérer nécessaire, en ce cas, de déplacer la ligne ferroviaire, qui va d'est en ouest, ou presque, pour la reporter plus au nord de l'aéroport, ainsi que l'embranchement qui longe la limite ouest de l'aéroport.

Nous avons mis à jour notre étude des empreintes sonores, en excluant, en particulier, les catégories d'aéronefs qui, en raison du règlement sur le bruit OACI-16, n'auront plus droit d'atterrissage à Winnipeg après 1986, et il en ressort que les empreintes sonores seront beaucoup moins considérables que

[Texte]

necessity now, if any, to move the airport towards the north-west.

Within the airport boundaries proper, there is still ample room to put the parallel 32 14, I think it is—I may have my runway number wrong—within the existing boundaries and still provide a full 747-class runway.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you very much. There was a recent press release suggesting Toronto might be in a position to accept other international carriers on an application basis, and of course, during the lean periods or the hours the airport was not crowded. Still, we get the impression that Toronto airport is very crowded. I think, domestically speaking, we say it is a good airport to stay away from. Recently, we were leaving Ottawa here, and there was no trouble for the carrier to leave Ottawa on time, but after taxiing to the runway, he had to return to the terminal because Toronto could not accept aircraft for the next 40 minutes; there was a tremendous back-up.

• 1120

Is there any rescheduling or any further development of the Toronto Airport that might ease that, or are there methods of diverting traffic from Toronto?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, on new international arrivals at Toronto, Mr. Bockstael is quite correct that the terms and conditions would be that they would have to use Toronto International at off-peak hours, and any new carriers using Toronto International would do so only as a result of a new bilateral negotiation between that country and Canada.

About congestion at Toronto International Airport, I would be glad to look into the particular circumstance you quoted. For varying reasons, from time to time there are some congestion problems at Toronto, but I do not think we regard Toronto International as a congested airport. It is quite possible, under certain weather conditions, particularly in the wintertime, that you do get a back-up of traffic or that the separation requirements have to be adhered to very strictly, or even increased at certain times. But we do not regard Toronto as a highly congested airport at this particular time.

Mr. Bockstael: I see. Well, if I might be specific, Mr. Sinclair, last Thursday evening, April 14, a CP Air flight out of Ottawa that was scheduled to leave, I believe, either at 5.10 or at 5.15 p.m. was held up until 6.00 because Toronto could not accept it. That was the only explanation the captain of the aircraft gave to the passengers.

Speaking about the Ottawa Airport, we see in these estimates that a new ILS for runway 32 is being installed. One-third of it is already in place and it will be completed this year. Anyone who departs or arrives in Ottawa is well aware that a lot of work is being done to taxi-ways, aprons; I see emergency power is being provided, and we were witnesses to the asbestos removal from the passenger ticket area.

[Traduction]

nous ne l'avions pensé et qu'il serait donc plus ou moins superflu de déplacer l'aéroport vers le nord-ouest.

Il reste largement assez d'espace, dans l'enceinte actuelle de l'aéroport, pour construire le parallèle 32 14—je ne suis pas sûr que ce soit la bonne cote de la piste—tout en construisant une piste de catégorie 747.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci beaucoup. Après un récent communiqué de presse, Toronto se trouve peut-être en état d'accepter les demandes d'atterrissage de transporteurs internationaux pendant les périodes creuses, bien entendu, ou pendant les heures où il n'y a pas d'encombrement. Mais nous avons, nous, l'impression que l'aéroport de Toronto est très encombré, et que cela nous paraît un aéroport à éviter. Tout récemment encore, nous avons quitté Ottawa à l'heure, sans difficulté et l'avion, après avoir roulé sur la piste, a dû revenir à l'aérogare parce que Toronto ne pouvait, pendant quarante minutes, permettre d'atterrissage en raison d'un embouteillage monstre.

Serait-il possible d'établir une nouvelle grille d'atterrissage ou de nouveaux travaux qui pallieraient cette situation, ou serait-il possible de décongestionner la circulation aérienne à Toronto?

M. Sinclair: En ce qui concerne les nouvelles arrivées internationales à Toronto, M. le président, M. Bockstael a tout à fait raison de dire qu'on pourrait les autoriser, à Toronto International, seulement pendant les heures creuses et que tout nouveau transporteur ne pourrait le faire qu'à la suite d'une négociation bilatérale entre son pays et le Canada.

En ce qui concerne l'encombrement de l'aéroport international de Toronto, je m'empresse d'examiner le cas que vous me citez. Pour différentes raisons, l'aéroport de Toronto connaît parfois des encombrements, mais nous ne le considérons pas comme un aéroport embouteillé. Il arrive qu'il y ait des encombrements, en particulier en hiver, dans certaines conditions météorologiques, ou qu'il faille respecter scrupuleusement, voir augmenter, à certains moments, les règles sur la séparation. Mais à l'heure actuelle, Toronto n'est pas considéré comme étant particulièrement encombré.

M. Bockstael: Je vois. Eh bien, je vais vous donner un exemple précis. M. Sinclair: Jeudi dernier, le 14 avril, en soirée, le vol CP, qui devait quitter Ottawa à 17h10 ou à 17h15, je crois, a été retenu jusqu'à 6 heures parce que Toronto ne pouvait lui donner le feu vert. C'est en tout cas la seule explication que le capitaine a donnée aux passagers.

Puisque nous parlons de l'aéroport d'Ottawa, nous constatons, dans le budget, qu'il est procédé à l'installation d'une nouvelle balise-radio d'atterrissage, qu'un tiers est déjà en place et qu'elle doit être achevée cette année. Toute personne partant d'Ottawa ou y arrivant se rend bien compte que l'on y fait de gros travaux aux pistes d'atterrissages et aux aires de trafic. Je vois qu'on y améliore les sources d'électricité d'urgence, et nous avons vu qu'on enlevait l'amiante de l'aire des comptoirs de passagers.

[Text]

My question is that we have, on page 78 . . . we are looking at a \$48 million airport terminal development, with only \$1 million spent so far and maybe \$5 million more being spent this coming year. First let me preface my question. We as members of Parliament are often told by Canadians and foreigners that the Ottawa airport sure is not what they expected to find in the capital of Canada. I do not know if the analogy is good, but sometimes you get the impression as you come down those walkways that it is more like a race-track paddock than an airport terminal.

So we all recognize the need that the airport has to be upgraded. But if I look at Regina, which has been three years in the works and which might be ready at some time in 1985, what is the prospect for Ottawa, if we are going to spend \$48 million? The minister made a big announcement, and everyone welcomed the announcement, but it looks as if it is going to take five years before the Ottawa airport is developed to what we expect for this city.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, about the Ottawa program, I believe it is to be completed by the fall of 1986, which is about three and a half years. I do not think that is an untoward length of time for the kind of work that has to be done, bearing in mind the problems of sequencing the work and keeping the airport and terminal building working during the period of intense construction. Certainly if we were starting all over from square 1 it could be done in a lesser period of time, but I do not believe that the timeframe is at all out of line, bearing in mind the nature of the work that has to be done and the difficulty in doing it. I would certainly share your opinion that the nation's capital should have an airport terminal building reflective of the times and I am certain that if you should see the architect's drawings or the model of the new Ottawa airport, I think you would be well pleased that it will meet the kind of criteria that you have set down in your statement.

Mr. Bockstael: I am sure that any speeding up of the process is more than welcome.

• 1125

One last question under page 29-64—Regulatory. The headquarters in Ottawa have bulk procurement of aviation safety equipment for \$460,000. Does it mean that safety equipment is acquired in Ottawa and distributed to other airports? Or is that for research and other purposes?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, what that usually means is that it is the same kind of navigational aid that may be required in several different places in the country. So if you facilitate purchasing and acquire the best price, you consolidate all the requirements into one bulk procurement.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I have no more questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Sinclair, regarding landing fees that are charged to the airlines, do the same

[Translation]

La question que je voudrais poser, à propos de la page 79 . . . on envisage des travaux pour \$48 millions au complexe de l'aérogare, mais seul un million a été dépensé jusqu'à présent, et cinq autres le seront peut être pendant l'année à venir. Permettez-moi d'abord de faire un préambule à ma question: canadiens et étrangers nous disent souvent que l'aéroport d'Ottawa se poursuit pas à ce qu'ils s'attendaient à trouver dans la capitale du Canada. Je ne sais pas si l'image est éloquent, mais lorsqu'on descend de la passerelle, on se croirait plutôt dans le paddock d'un champ de course que dans une aérogare.

Nous sommes donc tous d'accord sur la nécessité de moderniser cet aéroport. Mais quelles sont les perspectives pour Ottawa, si nous allons dépenser \$48 millions, alors que les travaux se poursuivent à Regina depuis trois ans, et seront peut être terminés au courant de l'année 1985? Le ministre a publié un communiqué à grand bruit de fanfare, et tout le monde l'a applaudi, mais tout laisse à penser qu'il faudra bien compter cinq ans pour que l'aéroport d'Ottawa commence à se montrer digne de la capitale.

M. Sinclair: Je crois savoir que l'aéroport d'Ottawa sera achevé en automne 1986, c'est-à-dire d'ici trois ans et demi, M. le président. Ce n'est pas trop long pour un ouvrage de cette envergure, compte tenu de la difficulté d'échelonner les travaux de façon à permettre à l'aéroport et à l'aérogare de fonctionner parallèlement, même au plus fort des travaux. Si nous reprenions tout à zéro, il faudrait beaucoup moins de temps pour l'exécution de ces travaux, mais compte tenu de la nature des travaux et des difficultés qu'ils rencontrent, leur durée ne me paraît pas exagérée. Je conviens certainement avec vous que la capitale nationale devrait avoir un aérogare digne d'elle et représentative de notre époque, et si vous voyez les plans de l'architecte ou la maquette, vous seriez certainement satisfait et jugeriez qu'ils répondent aux critères que vous avez indiqués.

M. Bockstael: Je suis sûr que toute proposition de hâter les travaux serait bien accueillie.

Ma dernière question porte sur la page 29-65—Règlementation. Des achats en gros de matériel de sécurité ont été faits par l'administration centrale d'Ottawa, pour un montant de \$460,000. Est-ce que cela signifie que le matériel de sécurité est acquis à Ottawa, et distribué aux autres aéroports? Où est-ce à des fins de recherche ou autres?

M. Sinclair: Monsieur le président, ce que cela signifie, en général, c'est que le même genre d'appareils de navigation est nécessaire en différents endroits du pays. Il est donc préférable, pour obtenir les meilleurs prix, de regrouper les achats.

M. Bockstael: Je vous remercie, monsieur le président. Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bockstael. La parole est à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Sinclair si les droits d'atterrissage sont les

[Texte]

landing fees apply essentially from airport to airport? For example, does it cost the same to land a DC-9 in Vancouver as it would in, say, Saskatoon and or Halifax? Are they uniform right across the board?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes, I believe they are uniform

Mr. Mazankowski: Is it possible to get a schedule of the landing fees that are charged our airlines?

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Mazankowski: And how do they compare with, say, the United States or other countries of the world? Is that a consideration that you take into account when you assess the landing fees?

Mr. Sinclair: There is a comparison made. It is not a factor which is taken into account in the calculation of the landing fee, because that is done on a formula basis that has been agreed to with the Air Transport Association of Canada.

Mr. Mazankowski: I take it that there is a mechanism in place where you sit down with the air carriers and discuss the level of landing fees, and I presume that there would be no abrupt adjustments without consultation taking place.

Mr. Sinclair: There is a principle and practices which have been followed in the past and continue to be followed.

Mr. Chairman, in response to an earlier question of Mr. Mazankowski's, with respect to a breakdown of revenues, I presume Mr. Mazankowski has a copy of our 1983-1984 Main Estimates Supplement. If he does not, we would be glad to supply him with a copy.

Mr. Mazankowski: No. I do not have it with me.

Mr. Sinclair: On page 5-31 I think you will find the answers to the questions you raised earlier.

The Chairman: Mr. Sinclair, when you supply the answer to Mr. Mazankowski's question about the schedule of landing fees, may I ask you to submit a copy of that to the clerk, too, because I think it should be appended to the proceedings of the committee. By the way, if you could possibly supply that to Miss Sirpaul this afternoon, we could have it appended to this day's proceedings.

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. I hope you have it in both languages.

Mr. Mazankowski: On page 29-72 of the main estimates, you have an adjustment account for \$80 million which I understand goes back to 1980. What you do then is draw your capital requirements from that fund. Is that correct? Could you explain how that works?

• 1130

Mr. Sinclair: Not quite, Mr. Chairman. We draw from that fund an amount of money which represents the amount by which operating expenditures and capital expenditures exceed revenues.

[Traduction]

mêmes dans tous les aéroports? Est-ce qu'il en coûte autant pour faire atterrir un DC-9 à Vancouver qu'il en coûte à Saskatoon ou à Halifax, par exemple? Les droits d'atterrissage sont-ils uniformes?

M. Sinclair: Je crois que oui, monsieur le président.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous procurer un barème des droits d'atterrissage imposés aux compagnies aériennes?

M. Sinclair: Certainement.

M. Mazankowski: Et comment se comparent-ils avec les États-Unis, par exemple, ou avec d'autres pays? Tenez-vous compte des droits imposés dans les autres pays pour l'établissement des droits d'atterrissage?

M. Sinclair: Nous faisons la comparaison, mais ce n'est pas un facteur dont il est tenu compte, parce qu'il existe une formule de calcul qui a été approuvée par l'Association des transports aériens du Canada.

M. Mazankowski: Il doit y avoir un dispositif, j'imagine, vous permettant de consulter les transporteurs pour l'établissement des droits d'atterrissage, et vous ne réviseriez pas ces droits sans les consulter.

M. Sinclair: Il y a un principe et des pratiques auxquels on s'est tenu jusqu'à présent.

Monsieur le président, je voudrais revenir sur une question posée auparavant par M. Mazankowski et portant sur la ventilation des recettes. M. Mazankowski a sans doute un exemplaire du supplément des prévisions budgétaires de 1983-1984; s'il ne l'a pas, nous serons heureux de lui en fournir un exemplaire.

M. Mazankowski: Non, je l'ai sur moi.

M. Sinclair: Vous trouverez à la page 5-32, les réponses aux questions que vous m'avez posées.

Le président: Puis-je vous demander, monsieur Sinclair, lorsque vous donnerez à M. Mazankowski la réponse à sa question concernant le barème des droits d'atterrissage, de bien vouloir en remettre un exemplaire au greffier, car il devrait figurer en annexe au compte rendu des travaux du Comité. S'il vous était possible de le faire parvenir cet après-midi à M^{lle} Sirpaul, nous pourrions le joindre au compte rendu d'aujourd'hui.

M. Sinclair: C'est entendu, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie. J'espère que vous l'avez dans les deux langues.

M. Mazankowski: À la page 29-73 du budget principal, vous avez un compte régularisé pour \$80 millions qui remonte, je crois, à 1980. Vous prélevez donc vos besoins en capitaux sur ce fond. Est-ce exact? Pouvez-vous nous expliquer comment cela fonctionne?

M. Sinclair: Pas tout à fait, monsieur le président. Nous prélevons sur ce fonds une somme qui représente le montant par lequel les dépenses de fonctionnement et les dépenses en immobilisation dépassent les recettes.

[Text]

Mr. Mazankowski: That is what I meant to say, if I did not articulate it clearly enough.

What is your bottom line projection here? Is it the goal of the administration to be totally self-sustaining at some point in time, and is this an interim measure until such time as you more closely align revenues with expenditures? Is that really the objective of the administration?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the objective with respect to the self-supporting airports is, as the name would imply, that they should be self-supporting. Therefore it is our objective that the revolving fund would operate on a self-sustaining basis.

Mr. Mazankowski: When do you expect to achieve that objective?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the objective has been achieved in past years. The application of the government's six and five program has limited our abilities to increase revenues while at the same time having to absorb the price increases in the economy, particularly for such things as materials and supplies and purchase of electric power and that kind of thing, which have not been subjected to that kind of price restraint. We will have to see how the future bodes. To the extent that the rate of inflation is brought down closer and closer to six and five we will have less difficulty in maintaining a self-supporting position.

Mr. Mazankowski: That is it, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mazankowski.

One final question, Mr. Sinclair. You mentioned earlier that you went to Washington recently with the minister. Did you fly by Eastern Airlines?

Mr. Sinclair: No, sir, I did not.

The Chairman: Again, thank you very much, Mr. Sinclair, Mr. St. John and Mr. Mousseau.

That, I guess, concludes our hearings for today. The meeting is adjourned until 9.30 a.m., Thursday, April 21, when we shall consider votes relating to the marine administration program.

[Translation]

M. Mazankowski: C'est bien ce que je voulais dire; je ne me suis sans doute pas clairement exprimé.

Quel est le résultat net que vous prévoyez? Le but de l'administration est-il de se suffire entièrement, à un certain moment, et s'agit-il là d'une mesure provisoire jusqu'à ce que vos recettes et vos dépenses s'équilibrent? Est-ce vraiment là l'objectif de l'administration?

M. Sinclair: Monsieur le président, l'objectif, pour les aéroports financièrement indépendants est, comme leur nom l'indique, qu'ils assurent leur propre financement. Nous voulons donc parvenir à ce que leur fonds de roulement se suffise.

M. Mazankowski: Quand pensez-vous atteindre cet objectif?

M. Sinclair: Cet objectif a été atteint dans les dernières années, monsieur le président. L'application du programme gouvernemental de 6 et 5 p. 100 est venue mettre un frein à l'augmentation de nos recettes et nous avons dû, concurrentement, absorber les augmentations de prix, en particulier pour les approvisionnements et matériaux, l'achat d'énergie électrique et autres dépenses de ce genre, dont les augmentations n'ont pas été soumises à ce genre de restrictions. Nous verrons ce que nous réserve l'avenir. Si le taux d'inflation continue à se rapprocher de 6 et 5 p. 100, nous aurons moins de difficultés à assurer notre indépendance financière.

M. Mazankowski: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Mazankowski.

Une dernière question, monsieur Sinclair. Vous avez mentionné que vous avez récemment accompagné le ministre à Washington. Avez-vous pris un vol Eastern Airlines?

M. Sinclair: Non, monsieur.

Le président: Je voudrais donc vous réitérer mes remerciements, monsieur Sinclair, monsieur St. John et M. Mousseau.

Voilà qui met fin à nos travaux de la journée. La séance est levée, nous reprendrons nos travaux le jeudi 21 avril à 9h30. Nous examinerons les crédits du programme de transport maritime.

APPENDIX "TRPT-37"



Transport
Canada

Transports
Canada

Air

Air

Rate Economics Branch

Air Services Fees Regulations

Second Edition

May 1, 1982

Table of Contents

Page

Short Title	
Interpretation of terms	
Application	
Schedule I - Airports	
Domestic Flight Landing Fees	
Schedule II	- Domestic Flight Landing Fees - Group I and II Airports
Schedule III	- Domestic Flight Landing Fees - Group III Airports
Schedule IV	- Domestic Flight Landing Fees - Other Airports Operated by the Department
International Flight Landing Fees	
Schedule V	- International Flight Landing Fees - Group I and II Airports
Schedule VI	- International Flight Landing Fees - Group III Airports
Schedule VII	- International Flight Landing Fees - Other Airports Operated by the Department
Transoceanic Flight Landing Fee	
Technical Landing Fees	
Discontinued Flights	
Flying Training Landing Fees	
Piston-Engine Aircraft Landing Fees	

May 1, 1982

REGULATIONS RESPECTING FEES FOR
CANADIAN CIVIL AIR SERVICES

Short Title

1. These Regulations may be cited as the Air Services Fees Regulations.

Interpretation

2. (1) In these Regulations,

"commercial aircraft" means an aircraft operated or available for operation for hire or reward; (aéronef commercial)

"commercial flying school" means a flying school licensed by the Canadian Transport Commission; (école de pilotage à but lucratif)

"Department" means the Department of Transport; (ministère)

"distress" means a condition of being threatened by serious or imminent danger and of requiring immediate assistance; (détresse)

"domestic flight" means a flight between points in Canada; (vol intérieur)

"flying club" means a flying club that is a member of the Royal Canadian Flying Clubs Association; (aéro-club)

"international flight" means a flight between a point in Canada and a point outside Canada that is not a trans-oceanic flight; (vol international)

"jet aircraft" means an aircraft deriving propulsive power from the thrust of high-velocity gases developed by a turbojet or turbofan engine; (aéronef à réaction)

"Minister" means the Minister of Transport; (Ministre)

"private aircraft" means a civil aircraft other than a commercial aircraft or state aircraft; (aéronef privé)

"state aircraft" means an aircraft, other than a commercial aircraft, owned and operated by the government of any country or the government of a colony, dependency, province, state or territory of any country; (aéronef d'État)

"technical landing" means a landing of an aircraft made solely to obtain ground services required for the aircraft; (escale technique)

"trans-oceanic flight" means a flight between a point in Canada and a point outside Canada that passes over the Atlantic Ocean, except a flight between a point in Canada and any point outside Canada lying west of a line running from the most easterly point in Canada to the point of intersection of 45 degrees West Longitude with 0 degree Latitude; (vol transocéanique)

"turboprop aircraft" means an aircraft deriving most of its propulsive power from the thrust developed by a turbojet engine having a turbine-driven propeller; (aéronef à turbopropulseur)

"weight" in relation to an aircraft means the maximum permissible take-off weight specified in its certificate of airworthiness or in a document referred to in that certificate. (poids)

(2) For the purposes of sections 15 and 16, "flight" means the whole of a journey of an aircraft regardless of the number of intermediate stops.

(3) For the purposes of sections 4, 5, 6 and 10, "landing" includes an arrival at an airport by a helicopter for the purpose of loading or unloading.

(4) For the purposes of section 17, "weight group" is as set out in Column I of Schedule VIII.

Application

3. (1) Subject to subsection (2), these Regulations apply to every airport operated by the Department.

(2) Section 17 does not apply to any part of an airport held under a lease granted by Her Majesty in right of Canada.

(3) These regulations do not apply in respect of state aircraft.

(4) Sections 4 to 6 and 17 do not apply at Baker Lake, Coral Harbour, Hall Beach and Tuktoyaktuk Airports.

(5) Sections 4, 5 and 10 do not apply in respect of the landing of an aircraft participating in search and rescue operations under the direction of the Canadian Forces Search and Rescue Service.

SCHEDULE I

AIRPORTS1. Group I Airports

- | | | | |
|-----|-------------------------------------|-----|-------------------------|
| (a) | Calgary International | (l) | Québec |
| (b) | Charlottetown | (m) | Regina |
| (c) | Edmonton International | (n) | Saint John |
| (d) | Fredericton | (o) | Saskatoon |
| (e) | Gander International | (p) | St. John's |
| (f) | Halifax International | (q) | Sydney |
| (g) | London | (r) | Thunder Bay |
| (h) | Moncton | (s) | Toronto International |
| (i) | Montreal (Dorval) | (t) | Vancouver International |
| (j) | Montreal International
(Mirabel) | (u) | Victoria |
| (k) | Ottawa | (v) | Windsor |
| | | (w) | Winnipeg International |

2. Group II Airports

- | | | | |
|-----|---------------|-----|------------------|
| (a) | Baie Comeau | (g) | Prince George |
| (b) | Fort McMurray | (h) | Prince Rupert |
| (c) | Fort St. John | (i) | Sault Ste. Marie |
| (d) | Kamloops | (j) | Sept-Îles |
| (e) | Mont-Joli | (k) | Timmins |
| (f) | Penticton | (l) | Wabush |

3. Group III Airports

- | | | | |
|-----|----------------------|-----|---------------|
| (a) | Churchill | (k) | Sandspit |
| (b) | Deer Lake | (l) | Schefferville |
| (c) | Fort Nelson | (m) | Smithers |
| (d) | Goose Bay | (n) | Stephenville |
| (e) | Grande Prairie | (o) | Terrace |
| (f) | Iles-de-la-Madeleine | (p) | The Pas |
| (g) | Lethbridge | (q) | Val-d'Or |
| (h) | North Bay | (r) | Williams Lake |
| (i) | Port Hardy | (s) | Yarmouth |
| (j) | Quesnel | | |

Domestic Flight Landing Fees

4. Subject to sections 8 and 10, for each landing of an aircraft, where that landing concludes a domestic flight, the landing fee, per 1 000 kilograms or fraction thereof of the weight of the aircraft, is

- (a) in respect of a Group I or II airport set out in item 1 or 2 of Schedule I, for an aircraft of the weight set out in column I of an item of the table to Schedule II,
 - (i) in the case of a jet aircraft, the fee set out in column II of that item, and
 - (ii) in the case of a turboprop aircraft, the fee set out in column III of that item,
- (b) in respect of a Group III airport set out in item 3 of Schedule I, for an aircraft of the weight set out in column I of an item of the table to Schedule III,
 - (i) in the case of a jet aircraft, the fee set out in column II of that item, and
 - (ii) in the case of a turboprop aircraft, the fee set out in column III of that item,
- (c) in respect of an airport located south of the sixtieth parallel of north latitude and not listed in Schedule I, for an aircraft of the weight set out in column I of an item of the table to Schedule IV, the fee set out in column II of that item, and
- (d) in respect of an airport located north of the sixtieth parallel of north latitude, for an aircraft of the weight set out in column I of an item of the table to Schedule IV, the fee set out in column III of that item,

but in the case of any aircraft, the fee per landing shall not be less than the minimum fee for that type of aircraft at that airport.

SCHEDULE II

DOMESTIC FLIGHT LANDING FEES - GROUPS I AND II AIRPORTS

1. Minimum fee for fixed-wing aircraft - \$5.00
2. Minimum fee for rotating-wing aircraft - \$2.65

TABLE

	Column I	Column II	Column III
Item No.	Aircraft Weight	Fee in dollars per 1 000 kg for jet aircraft	Fee in dollars per 1 000 kg for turboprop aircraft
1.	Not more than 21 000 kg	1.34	1.12
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	1.70	1.39
3.	More than 45 000 kg	2.00	1.70

SCHEDULE III

DOMESTIC FLIGHT LANDING FEES - GROUP III AIRPORTS

1. Minimum fee for fixed-wing aircraft - \$3.50
2. Minimum fee for rotating-wing aircraft - \$2.65

TABLE

	Column I	Column II	Column III
Item No.	Aircraft Weight	Fee in dollars per 1 000 kg for jet aircraft	Fee in dollars per 1 000 kg for turboprop aircraft
1.	Not more than 21 000 kg	1.17	1.03
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	1.49	1.29
3.	More than 45 000 kg	1.75	1.56

SCHEDULE IV

DOMESTIC FLIGHT LANDING FEES - OTHER AIRPORTS
OPERATED BY THE DEPARTMENT OF TRANSPORT

	South of 60°	North of 60°
1. Minimum fee for fixed-wing aircraft	\$3.00	\$1.30
2. Minimum fee for rotating-wing aircraft	\$2.65	\$1.30

TABLE

	Column I	Column II	Column III
Item No.	Aircraft Weight	Fee in dollars per 1 000 kg at airports south of 60° North latitude and not listed in Schedule I	Fee in dollars per 1 000 kg at airports north of 60° North latitude
1.	Not more than 21 000 kg	0.89	0.57
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	1.12	0.73
3.	More than 45 000 kg	1.32	0.86

International Flight Landing Fees

5. Subject to sections 8 and 10, for each landing of an aircraft, where that landing concludes an international flight, the landing fee, per 1 000 kilograms or fraction thereof of the weight of the aircraft, is

- (a) in respect of a Group I or II airport set out in item 1 or 2 of Schedule I, for an aircraft of the weight set out in column I of an item of the table to Schedule V,
 - (i) in the case of a jet aircraft, the fee set out in column II of that item, and
 - (ii) in the case of a turboprop aircraft, the fee set out in column III of that item,
- (b) in respect of a Group III airport set out in item 3 of Schedule I, for an aircraft of the weight set out in column I of an item of the table to Schedule VI,
 - (i) in the case of a jet aircraft, the fee set out in column II of that item, and
 - (ii) in the case of a turboprop aircraft, the fee set out in column III of that item,
- (c) in respect of an airport located south of the sixtieth parallel of north latitude and not listed in Schedule I, for an aircraft of the weight set out in column I of an item of the table to Schedule VII, the fee set out in column II of that item, and
- (d) in respect of an airport located north of the sixtieth parallel of north latitude, for an aircraft of the weight set out in column I of an item of the table to Schedule VII, the fee set out in column III of that item,

but in the case of any aircraft, the fee per landing shall not be less than the minimum fee for that type of aircraft at that airport.

SCHEDULE V

INTERNATIONAL FLIGHT LANDING FEES - GROUPS I AND II AIRPORTS

1. Minimum fee for fixed-wing aircraft - \$5.00
2. Minimum fee for rotating-wing aircraft - \$2.65

TABLE

	Column I	Column II	Column III
Item No.	Aircraft Weight	Fee in dollars per 1 000 kg for jet aircraft	Fee in dollars per 1 000 kg for turboprop aircraft
1.	Not more than 30 000 kg	1.70	1.39
2.	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	2.10	1.83
3.	More than 70 000 kg	3.04	2.64

SCHEDULE VI

INTERNATIONAL FLIGHT LANDING FEES - GROUP III AIRPORTS

1. Minimum fee for fixed-wing aircraft - \$3.50
2. Minimum fee for rotating-wing aircraft - \$2.65

TABLE

	Column I	Column II	Column III
Item No.	Aircraft Weight	Fee in dollars per 1 000 kg for jet aircraft	Fee in dollars per 1 000 kg for turboprop aircraft
1.	Not more than 30 000 kg	1.49	*1.29
2.	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	1.93	1.74
3.	More than 70 000 kg	2.76	2.49

SCHEDULE VII

INTERNATIONAL FLIGHT LANDING FEES - OTHER AIRPORTS
OPERATED BY THE DEPARTMENT OF TRANSPORT

	South of 60°	North of 60°
1. Minimum fee for fixed-wing aircraft	\$3.00	\$1.30
2. Minimum fee for rotating-wing aircraft	\$2.65	\$1.30

TABLE

	Column I	Column II	Column III
Item No.	Aircraft Weight	Fee in dollars per 1 000 kg at airports south of 60° North latitude and not listed in Schedule I	Fee in dollars per 1 000 kg at airports north of 60° North latitude
1.	Not more than 30 000 kg	1.12	0.73
2.	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	1.55	1.01
3.	More than 70 000 kg	2.18	1.43

Trans-oceanic Flight Landing Fee

6. Subject to sections 7, 8 and 10, for each landing of an aircraft, where that landing concludes a trans-oceanic flight, the landing fee, per 1 000 kilograms or fraction thereof of the weight of the aircraft, is \$3.57.

Technical Landing Fees

7. (1) Subject to subsections (2), (3) and (4) and sections 8 and 10, for each technical landing of an aircraft on a trans-oceanic flight at Gander International Airport or Goose Airport, the landing fee is \$1.10 per 1 000 kilograms or fraction thereof of the weight of the aircraft.

(2) Subject to subsections (3) and (4) and section 10, the fee prescribed by section 6 applies in respect of a technical landing of an aircraft on a trans-oceanic flight at an airport, other than Goose Airport, that is designated as a weather alternative to Gander International Airport.

(3) Where arrangements are made in advance with the officer in charge of Gander International Airport by any person, the landing fee for technical landings on trans-oceanic flights during a 12 month period of all aircraft operated by that person and landed at Gander International Airport shall be calculated on the accumulated weight of all such aircraft so landed during that period at the following rates per 1 000 kilograms or fraction thereof:

- (a) \$1.10 on the first 30 000 000 kilograms;
- (b) \$0.99 on the next 7 400 000 kilograms;
- (c) \$0.88 on the next 7 400 000 kilograms;
- (d) \$0.77 on the next 7 400 000 kilograms; and
- (e) \$0.66 on any weight in excess of 52 200 000 kilograms.

(4) All technical landings on trans-oceanic flights at any airport designated as a weather alternative to Gander International Airport of aircraft operated by a person to whom subsection (3) applies shall be included in determining the accumulated weight of technical landings at Gander International Airport of aircraft operated by that person.

Discontinued Flights

8. Sections 4 to 7, 9 and 10 do not apply in respect of the forced landing at any airport of an aircraft in distress.

Flying Training Landing Fees

9. Notwithstanding sections 4 to 7 and subject to section 10, where the Regional Administrator of the Air Administration of the Department has approved the use of an airport for the landing of an aircraft on a flight conducted exclusively for the purpose of improving the skill and knowledge of aircrew personnel of an air carrier licensed pursuant to subsection 16(1) of the Aeronautics Act, and where prior arrangements have been made with the officer in charge of the airport where the landing takes place, the landing fee for each such landing of an aircraft operated by a Canadian air carrier is 20 per cent of the applicable fee prescribed by section 4.

Piston-Engine Aircraft Landing Fees

10. (1) Sections 4 to 7 and 9 do not apply in respect of landings of a piston-engine aircraft.

(2) The landing fee at Montreal (Dorval), Montreal (Mirabel), Toronto or Vancouver International Airport is

- (a) for each landing of a piston-engine fixed-wing aircraft, \$5.00; and
- (b) for each landing of a piston-engine rotating-wing aircraft, \$2.65.

APPENDICE "TRPT-37"

Transports
CanadaTransport
Canada

Air

Air

Direction de la surveillance des taux

**Règlement sur les taxes
des services aéronautiques**

Deuxième édition

1^{er} mai 1982

Table des matières

Page

Titre abrégé

Interprétation

Application

Annexe I - Aéroports

Taxe d'atterrissage - vols intérieurs

Annexe II - Taxes d'atterrissage - vols intérieurs aux
aéroports des groupes I et IIAnnexe III - Taxes d'atterrissage - vols intérieurs aux
aéroports du groupe IIIAnnexe IV - Taxes d'atterrissage - vols intérieurs -
autres aéroports opérés par le ministère

Taxe d'atterrissage - vols internationaux

Annexe V - Taxes d'atterrissage - vols internationaux-
aux aéroports des groupes I et IIAnnexe VI - Taxes d'atterrissage - vols internationaux-
aux aéroports du groupe IIIAnnexe VII - Taxes d'atterrissage - vols internationaux -
autres aéroports opérés par le ministère

Taxe d'atterrissage - vols transocéaniques

Taxe d'atterrissage - escales techniques

Vols interrompus

Taxes d'atterrissage - instruction en vol

Taxe d'atterrissage - aéronefs à moteurs à pistons

1^{er} mai 1982

- 1 -

RÈGLEMENT CONCERNANT LES TAXES EXIGIBLES AU TITRE
DES SERVICES AÉRONAUTIQUES CIVILS CANADIENS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: Règlement sur les taxes des services aéronautiques.

Interprétation

2. (1) Dans le présent règlement,

"aéro-club" désigne un aéro-club affilié à la Royal Canadian Flying Clubs Association; (flying club)

"aéronef à réaction" désigne un aéronef tirant sa puissance de propulsion de la poussée d'une masse gazeuse qui s'échappe à grande vitesse d'un turboréacteur ou d'une turbosoufflante; (jet aircraft)

"aéronef à turbopropulseur" désigne un aéronef tirant presque toute sa puissance de propulsion de la poussée d'un turboréacteur muni d'un propulseur à turbine; (turboprop aircraft)

"aéronef commercial" désigne un aéronef exploité moyennant un prix de louage ou une rémunération ou disponible pour une telle exploitation; (commercial aircraft)

"aéronef d'État" désigne un aéronef autre qu'un aéronef commercial, qui appartient au gouvernement d'un pays ou au gouvernement d'une colonie, d'une dépendance, d'une province, d'un État ou d'un territoire d'un pays et qui est exploité par ce même gouvernement; (state aircraft)

"aéronef privé" désigne un aéronef civil autre qu'un aéronef commercial ou un aéronef d'État; (private aircraft)

"détresse" désigne une situation où l'on est menacé par un danger grave ou imminent et qui nécessite une assistance immédiate; (distress)

"escale technique" désigne une escale effectuée par un aéronef à seule fin de pourvoir au ravitaillement en carburant et à l'exécution des autres services à terre qui sont nécessaires à l'aéronef; (technical landing)

"école de pilotage à but lucratif" désigne une école de pilotage titulaire d'un permis délivré par la Commission canadienne des transports; (commercial flying school)

"ministère" désigne le ministère des Transports; (Department)

"Ministre" désigne le ministre des Transports; (Minister)

"poids", relativement à un aéronef, désigne le poids maximal autorisé au décollage, tel qu'il est indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ledit certificat; (weight)

"vol intérieur" désigne un vol effectué entre des endroits situés au Canada; (domestic flight)

"vol international" désigne un vol effectué entre un endroit situé au Canada et un autre situé à l'étranger, réserve faite de tout vol transocéanique; (international flight)

"vol transocéanique" désigne un vol qui est effectué entre un endroit situé au Canada et un endroit situé à l'étranger et qui comporte le survol de l'océan Atlantique, sauf s'il s'agit d'un vol effectué entre un endroit situé au Canada et tout endroit situé hors du Canada, à l'ouest d'une ligne joignant le point situé le plus à l'est du Canada au point d'intersection du 45^e méridien ouest et de l'équateur. (transoceanic flight)

(2) Aux fins des articles 15 et 16, "vol" s'entend du voyage complet effectué par un aéronef quel que soit le nombre d'escales effectuées en cours de route.

(3) Aux fins des articles 4, 5, 6 et 10, "atterrissage" comprend l'arrivée d'un hélicoptère à un aéroport pour chargement ou déchargement.

(4) Aux fins de l'article 17 "groupe de poids" est prescrit à la colonne I de l'annexe VIII.

Application

3. (1) Sous réserve des paragraphes (2), le présent règlement s'applique à tous les aéroports exploités par le ministère.

(2) L'article 17 ne s'applique pas aux parties d'un aéroport cédées à bail par Sa Majesté du chef du Canada.

(3) Ce règlement ne s'applique pas aux aéronefs d'État.

(4) Les articles 4 à 6 et 17 ne s'appliquent pas aux aéroports de Baker Lake, Coral Harbour, Hall Beach et Tuktoyaktuk.

(5) Les articles 4, 5 et 10 ne s'appliquent pas à l'atterrissage effectué par un aéronef participant à des opérations de recherche et de sauvetage sous la direction du Service de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes.

ANNEXE I
AÉROPORTS

1. Aéroports du Groupe I

- | | |
|--|---|
| (a) Aéroport international de Calgary | (n) Saint-Jean (N.-B.) |
| (b) Charlottetown | (o) Saint-Jean (T.-N.) |
| (c) Aéroport international d'Edmonton | (p) Saskatoon |
| (d) Fredericton | (q) Sydney |
| (e) Aéroport international de Gander | (r) Thunder Bay |
| (f) Aéroport international d'Halifax | (s) Aéroport international de Toronto |
| (g) London | (t) Aéroport international de Vancouver |
| (h) Moncton | (u) Victoria |
| (i) Montréal (Dorval) | (v) Windsor |
| (j) Aéroport international de Montréal (Mirabel) | (w) Aéroport international de Winnipeg |
| (k) Ottawa | |
| (l) Québec | |
| (m) Regina | |

2. Aéroports du Groupe II

- | | |
|-------------------|---------------------|
| (a) Baie Comeau | (g) Prince George |
| (b) Fort McMurray | (h) Prince Rupert |
| (c) Fort St. John | (i) Sault-Ste-Marie |
| (d) Kamloops | (j) Sept-Iles |
| (e) Mont-Joli | (k) Timmins |
| (f) Penticton | (l) Wabush |

3. Aéroports du Groupe III

- | | |
|---------------------------|-------------------|
| (a) Churchill | (k) Sandspit |
| (b) Deer Lake | (l) Schefferville |
| (c) Fort Nelson | (m) Smithers |
| (d) Goose Bay | (n) Stephenville |
| (e) Grande Prairie | (o) Terrace |
| (f) Illes-de-la-Madeleine | (p) The Pas |
| (g) Lethbridge | (q) Val-D'Or |
| (h) North Bay | (r) Williams Lake |
| (i) Port Hardy | (s) Yarmouth |
| (j) Quesnel | |

Taxe d'atterrissage - vols intérieurs

4. Sous réserve des articles 8 et 10, pour chaque atterrissage d'un aéronef où cet atterrissage termine un vol intérieur, la taxe d'atterrissage, par tranche de 1 000 kilogrammes ou moins du poids de l'aéronef, est

- (a) dans le cas d'un aéroport du groupe I ou II énuméré aux items 1 ou 2 de l'annexe I, pour un aéronef dont le poids est prévu à la colonne I de l'item du tableau à l'annexe II
 - (i) dans le cas d'un aéronef à réaction, la taxe prescrite à la colonne II de cet item, et
 - (ii) dans le cas d'un aéronef à turbopropulseur, la taxe prescrite dans la colonne III de cet item,
- (b) dans le cas d'un aéroport du groupe III énuméré à l'item 3, de l'annexe I, pour un aéronef dont le poids est prévu à la colonne I de l'item du tableau à l'annexe III
 - (i) dans le cas d'un aéronef à réaction, la taxe prescrite à la colonne II de cet item, et
 - (ii) dans le cas d'un aéronef à turbopropulseur, la taxe prescrite à la colonne III de cet item,
- (c) dans le cas d'un aéroport situé au sud du soixantième parallèle de latitude nord et non énuméré à l'annexe I, pour un aéronef dont le poids est prévu à la colonne I de l'item du tableau de l'annexe IV, la taxe prescrite à la colonne II de cet item, et
- (d) dans le cas d'un aéroport situé au nord du soixantième parallèle de latitude nord, pour un aéronef dont le poids est prévu à la colonne I de l'item du tableau de l'annexe IV, la taxe prescrite à la colonne III de cet item,

sauf que dans le cas de n'importe quel aéronef, la taxe par atterrissage ne peut pas être inférieure au minimum prescrit pour ce type d'aéronef à cet aéroport.

ANNEXE II

TAXES D'ATERRISSAGE - VOLS INTÉRIEURS AUX AÉROPORTS DES GROUPES I ET II

1. Tarif minimum pour aéronef à voilure fixe - \$5,00
2. Tarif minimum pour aéronef à voilure tournante - \$2,65

Tableau

	COLONNE I	COLONNE II	COLONNE III
Article No.	Poids de l'aéronef	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, pour aéronef à réaction	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, pour aéronef à turbopropulseur
1.	Au plus 21 000 kg	1,34	1,12
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	1,70	1,39
3.	Plus de 45 000 kg	2,00	1,70

ANNEXE III

TAXES D'ATERRISSAGE - VOLS INTÉRIEURS AUX AÉROPORTS DU GROUPE III

1. Tarif minimum pour aéronef à voilure fixe - \$3,50
2. Tarif minimum pour aéronef à voilure tournante - \$2,65

Tableau

	COLONNE I	COLONNE II	COLONNE III
Article No.	Poids de l'aéronef	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, pour aéronef à réaction	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, pour aéronef à turbopropulseur
1.	Au plus 21 000 kg	1,17	1,03
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	1,49	1,29
3.	Plus de 45 000 kg	1,75	1,56

ANNEXE IV

TAXES D'ATERRISSAGE - VOLS INTÉRIEURS - AUTRES AÉROPORTS OPÉRÉS PAR LE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Au sud du 60° Au nord du 60°

1.	Tarif minimum pour aéronef à voilure fixe	\$3,00	\$1,30
2.	Tarif minimum pour aéronef à voilure tournante	\$2,65	\$1,30

Tableau

	COLONNE I	COLONNE II	COLONNE III
Article No.	Poids de l'aéronef	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, aux aéroports au sud du 60° de latitude nord et non énumérés à l'annexe I	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, aux aéroports au nord du 60° de latitude nord
1.	Au plus 21 000 kg	0,89	0,57
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	1,12	0,73
3.	Plus de 45 000 kg	1,32	0,86

Taxe d'atterrissage - vols internationaux

5. Sous réserve des articles 8 et 10, pour chaque atterrissage d'un aéronef où cet atterrissage termine un vol international, la taxe d'atterrissage par tranche de 1 000 kilogrammes ou moins du poids de l'aéronef, est:

- (a) dans le cas d'un aéroport du groupe I ou II énuméré aux items 1 ou 2 de l'annexe I, pour un aéronef dont le poids est prévu à la colonne I de l'item du tableau à l'annexe V
 - (i) dans le cas d'un aéronef à réaction, la taxe prescrite à la colonne II de cet item, et
 - (ii) dans le cas d'un aéronef à turbopropulseur, la taxe prescrite à la colonne III de cet item,
- (b) dans le cas d'un aéroport du groupe III énuméré à l'item 3 de l'annexe I pour un aéronef dont le poids est prévu à la colonne I de l'item du tableau à l'annexe VI;
 - (i) dans le cas d'un aéronef à réaction, la taxe prescrite à la colonne II de cet item, et
 - (ii) dans le cas d'un aéronef à turbopropulseur, la taxe prescrite à la colonne III de cet item,
- (c) dans le cas d'un aéroport situé au sud du soixantième parallèle de latitude nord et non énuméré à l'annexe I pour un aéronef dont le poids est prévu à la colonne I de l'item du tableau à l'annexe VII, la taxe prescrite à la colonne II de cet item, et
- (d) dans le cas d'un aéroport situé au nord du soixantième parallèle de latitude nord, pour un aéronef dont le poids est prévu à la colonne I de l'item du tableau à l'annexe VII, la taxe prescrite à la colonne III de cet item,

sauf que dans le cas de n'importe quel aéronef, la taxe par atterrissage ne peut pas être inférieure au minimum prescrit pour ce type d'aéronef à cet aéroport.

ANNEXE V

TAXES D'ATERRISSAGE - VOLS INTERNATIONAUX AUX AÉROPORTS DES GROUPES I ET II

1. Tarif minimum pour aéronef à voilure fixe - \$5,00
2. Tarif minimum pour aéronef à voilure tournante - \$2,65

Tableau

	COLONNE I	COLONNE II	COLONNE III
Article No.	Poids de l'aéronef	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, pour aéronef à réaction	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, pour aéronef à turbopropulseur
1.	Au plus 30 000 kg	1,70	1,39
2.	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	2,10	1,83
3.	Plus de 70 000 kg	3,04	2,64

ANNEXE VI

TAXES D'ATERRISSAGE - VOLS INTERNATIONAUX AUX AÉROPORTS DU GROUPE III

1. Tarif minimum pour aéronef à voilure fixe - \$3,50
2. Tarif minimum pour aéronef à voilure tournante - \$2,65

Tableau

	COLONNE I	COLONNE II	COLONNE III
Article No.	Poids de l'aéronef	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, pour aéronef à réaction	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, pour aéronef à turbopropulseur
1.	Au plus 30 000 kg	1,49	1,29
2.	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	1,93	1,74
3.	Plus de 70 000 kg	2,76	2,49

ANNEXE VII

TAXES D'ATERRISSAGE - VOLS INTERNATIONAUX - AUTRES AÉROPORTS OPÉRÉS PAR LE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Au sud du 60° Au nord du 60°

- | | | | |
|----|---|--------|--------|
| 1. | Tarif minimum pour aéronef à
voilure fixe | \$3,00 | \$1,30 |
| 2. | Tarif minimum pour aéronef à
voilure tournante | \$2,65 | \$1,30 |

Tableau

	COLONNE I	COLONNE II	COLONNE III
Article No.	Poids de l'aéronef	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, aux aéroports au sud du 60° de latitude nord et non énumérés à l'annexe I	Taxe, en dollars, par 1 000 kg, aux aéroports au nord du 60° de latitude nord
1.	Au plus 30 000 kg	1,12	0,73
2.	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	1,55	1,01
3.	Plus de 70 000 kg	2,18	1,43

Taxe d'atterrissage - vols transocéaniques

6. Sous réserve des articles 7, 8 et 10, pour chaque atterrissage d'un aéronef où cet atterrissage termine un vol transocéanique, la taxe d'atterrissage par tranche de 1 000 kilogrammes ou moins du poids de l'aéronef, est \$3,57.

Taxe d'atterrissage - escales techniques

7. (1) Sous réserve des paragraphes (2), (3) et (4) et des articles 8 et 10, pour chaque escale technique effectuée par un aéronef au cours d'un vol transocéanique à l'aéroport international de Gander ou à l'aéroport de Goose, la taxe d'atterrissage est de \$1,10 par 1 000 kilogrammes ou fraction de cette tranche du poids de l'aéronef.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), et de l'article 10, la taxe d'atterrissage prescrite à l'article 6 s'applique aux escales techniques effectuées au cours d'un vol transocéanique aux aéroports servant par mauvais temps d'aéroports de dégagement à l'aéroport international de Gander, sauf à celui de Goose.

(3) Lorsqu'une personne a pris préalablement des arrangements avec le fonctionnaire responsable de l'aéroport international de Gander, la taxe d'atterrissage pour les escales techniques effectuées à cet aéroport dans le cadre de vols transocéaniques, pendant une période de douze mois, par tous les aéronefs exploités par cette personne, est calculée d'après le poids cumulé au fur et à mesure des escales des aéronefs par tranche de 1 000 kilogrammes ou moins, comme suit:

- (a) \$1,10 pour les premiers 30 000 000 kilogrammes,
- (b) \$0,99 pour les 7 400 000 kilogrammes suivants,
- (c) \$0,88 pour les 7 400 000 kilogrammes suivants,
- (d) \$0,77 pour les 7 400 000 kilogrammes suivants,
- (e) \$0,66 au-delà de 52 200 000 kilogrammes.

(4) Lorsque des aéronefs exploités par une personne à laquelle s'applique le paragraphe (3) effectuent au cours de vols transocéaniques des escales techniques à tout aéroport servant par mauvais temps d'aéroport de dégagement à l'aéroport international de Gander, toutes ces escales sont prises en compte pour déterminer le poids cumulé au cours des escales techniques effectuées à l'aéroport international de Gander par des aéronefs exploités par cette personne.

Vols interrompus

8. Les articles 4 à 7, 9 et 10 ne s'appliquent pas à l'atterrissage forcé à n'importe quel aéroport, d'un aéronef en détresse.

Taxes d'atterrissage - instruction en vol

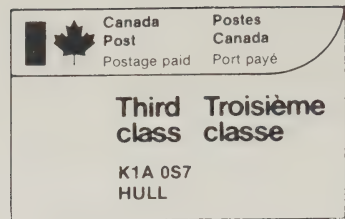
9. Nonobstant les articles 4 à 7 et sous réserve de l'article 10, lorsque l'administrateur régional de l'administration de l'air du ministère a approuvé l'atterrissage à un aéroport d'un aéronef effectuant un vol à seule fin d'améliorer l'habileté et les connaissances du personnel navigant d'un transporteur aérien titulaire d'un permis en vertu du paragraphe 16(1) de la loi sur l'aéronautique, et que antérieurement les arrangements ont été faits avec l'officier responsable de l'aéroport où l'atterrissage prend place, la taxe d'atterrissage pour chacun des atterrissages d'un aéronef exploité par un transporteur aérien canadien est 20% de la taxe applicable prescrite par l'article 4.

Taxe d'atterrissage - aéronefs à moteurs à pistons

10. (1) Les articles 4 à 7 et 9 ne s'appliquent pas à l'atterrissage d'un aéronef à moteurs à pistons.

(2) La taxe d'atterrissage aux aéroports internationaux de Montréal (Dorval), de Montréal (Mirabel), de Toronto ou de Vancouver, est

- (a) de \$5 pour chaque atterrissage d'un aéronef à moteurs à pistons à voilure fixe; et
- (b) de \$2,65 pour chaque atterrissage d'un aéronef à moteurs à pistons et à voilure tournante.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. G.M. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

Mr. R.P. St. John, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. G.M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des Transports aériens.

M. R.P. St. John, administrateur adjoint, Administration canadienne des Transports aériens.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 92

Thursday, April 21, 1983

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 92

Le jeudi 21 avril 1983

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1983-84: Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35
and L40—Marine Transportation Program under
TRANSPORT

CONCERNANT:

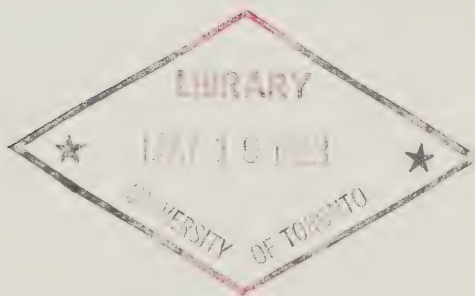
Budget principal 1983-1984: crédits 10, 15, 20, 25, 30,
35 et L40—Programme du transport maritime sous la
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
John Campbell (*LaSalle*)
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner
Ray Skelly

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Thursday, April 21, 1983:

Mr. Benjamin replaced Mr. Blaikie.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le jeudi 21 avril 1983:

M. Benjamin remplace M. Blaikie.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 21, 1983
(135)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:41 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan and Turner.

Alternate present: Mr. Gimaïel.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Alastair W. Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. R. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Mr. J. Auger, President and Chief Executive Officer, Canada Ports Corporation and Mr. M. Brennan, Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 23, 1983, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1984. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 15, 1983, Issue No. 88*).

By unanimous consent, the Committee proceeded to consider Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35 and L40—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

In accordance with a motion passed at a meeting, held on Thursday, February 17, 1983, the Chairman authorized that the answers provided by the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, to a list of questions submitted by Mr. Forrestall on "CN-CAST-SOFATI", dated March 15, 1983, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-38"*).

The witnesses answered questions.

At 11:26 o'clock a.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, April 26, 1983.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 21 AVRIL 1983
(135)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h41 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan et Turner.

Substitut présent: M. Gimaïel.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Alastair W. Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. R. Quail, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne; M. J. Auger, président et directeur général, Société canadienne des ports; M. M. Brennan, administrateur adjoint, Administration canadienne du transport maritime.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 23 février 1983 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984. (*Voir procès-verbal du mardi 15 mars 1983, fascicule n° 88*).

Du consentement unanime, le Comité entreprend l'étude des crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35 et L40—Programme du transport maritime sous la rubrique TRANSPORTS.

Conformément à une motion adoptée à la séance du jeudi 17 février 1983, le président permet que les réponses fournies par l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, à une liste des questions soumises par M. Forrestall portant sur «CN-CAST-SOFATI» en date du 15 mars 1983, soient jointes aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-38»*).

Les témoins répondent aux questions.

A 11h26, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 26 avril 1983, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, April 21, 1983

• 0941

The Chairman: Order, please. This morning we are resuming consideration of our order of reference relating to the main estimates, ending March 31, 1984.

We have before us this morning votes 10, 15, 20, 25, 30, 35 and L40, Marine Transportation program.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures...
\$405,169,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures
\$174,615,000

Vote 20—Payment to the Atlantic Pilotage Authority
\$430,000

Vote 25—Payment to the Canarctic Shipping Company
\$3,052,000

Vote 30—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain
Bridges Inc. \$3,396,000

Vote 35—Payment to the Canada Ports Corporation
\$27,577,000

Vote L40—Loans to the Canada Ports Corporation
\$4,909,000

The Chairman: Is it the wish of the committee to consider these votes together, as usual, in order to cover a wide range of questions?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Before I go any further, at the meeting on March 15, Mr. Forrestall put some questions to the minister regarding CN Cast and Sofati. We have the responses to those questions. Is it agreed that those responses be appended to this day's proceedings.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. This morning I am pleased to welcome Mr. Alastair Allan, the Administrator of Marine Transportation. I believe that this is only Mr. Allan's second appearance before the committee. We welcome you back, Mr. Allan. I know you have been busy, so without any further ado I would ask you to introduce the officials you have with you. If you have an opening statement you, can make that and then we will proceed to questioning.

Mr. Allastair W. Allan (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration): Thank you, Mr. Chairman. With me is Mr. Martin Brennan, Deputy Administrator,

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 21 avril 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons ce matin l'étude de notre ordre de renvoi ayant trait au budget principal pour la période se terminant le 31 mars 1984.

Plus particulièrement, nous sommes saisis des crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35 et L40, sous le Programme des transports par eau.

TRANSPORT

A—Ministère—Programme des transports par eau

Crédit 10—Transport par eau—Dépenses de fonctionne-
ment.....\$405,169,000

Crédit 15—Transport par eau—Dépenses en capital
\$174,615,000

Crédit 20—Paiement à l'Administration de pilotage de
l'Atlantique\$430,000

Crédit 25—Paiement à la Compagnie de navigation
Canarctic Ltée\$3,052,000

Crédit 30—Paiement de la Société les ponts Jacques-Cartier
et Champlain Inc.....\$3,396,000

Crédit 35—Paiement de la Société canadienne des ports
\$27,577,000

Crédit L40—Prêts à la Société canadienne des ports
\$4,909,000

Le président: Le Comité désire-t-il comme à l'habitude considérer ces crédits comme un tout afin d'inviter le plus grand nombre de questions possibles?

Des voix: D'accord.

Le président: Avant que je ne l'oublie, je désire signaler que le 15 mars M. Forrestall a posé certaines questions au ministre relativement à CN Cast et Sofati. Nous avons maintenant reçu les réponses à ces questions. Le Comité est-il d'accord pour qu'elles soient annexées au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Nous avons le plaisir d'accueillir ce matin M. Alastair Allan, administrateur de l'Administration canadienne du transport maritime. Je pense que c'est la deuxième fois seulement que M. Allan rencontre le Comité. Nous vous souhaitons la bienvenue une fois de plus, monsieur Allan. Nous savons que vous êtes très occupé. Nous allons tout de suite demander de nous présenter les hauts fonctionnaires qui vous accompagnent. De même, si vous avez une déclaration d'ouverture à faire, vous pouvez y aller, après quoi, vous serez appelé à répondre aux questions du Comité.

M. Alastair W. Allan (administrateur, Administration canadienne du transport maritime): Merci, monsieur le président. M'accompagnent ce matin, M. Martin Brennan,

[Texte]

Marine; Mr. Randal Quail, Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard; Mr. Jacques Auger, President and Chief Executive Officer, Canada Ports Corporation; Mr. Jacques Clavelle, Director General, Ports and Harbours, Marine Administration.

I do not have an opening statement, Mr. Chairman, other than to say that we are pleased to reappear before the committee and discuss the marine program with the committee members. I will not take up any further time of the committee in making an opening statement.

The Chairman: Fine, thank you, Mr. Allan. Having said that, we will go to Mr. Forrestall for the first questions.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Good morning, gentlemen. I would have started immediately on fuel compensation charges and recovery projects so I think it is beholden on Mr. Nowlan and myself—and I am sure Mr. Flis and the Chairman will join in this too—to thank you for your advocacy with the Minister of Finance in having that—I will still refer to it as inequitous—tax removed.

Mr. Chairman, I will now go to perhaps the most important area of the budget as it relates to transportation and come closer to the marine aspect of things. As you will all be aware, Mr. Chairman, the budget measures include a \$2.2 billion commitment for special recovery capital projects selected and designed to build, expand or improve public facilities that directly support private sector expansion.

We note in the budget that 100 projects have been selected in perhaps six key areas, including vessel procurement. Almost 30% of the outlay is on construction materials, and procurement will take place in the current fiscal year. We note with pleasure and hope it is not a bit of a boondoggle, the phrase repeated “fast tracking”, and that there will be no red tape and no delays.

• 0945

The Chairman: Hear, hear!

Mr. Forrestall: What is in it for the marine sector? What can or may we look forward to in the very near term in the sense of capital projects which, in turn, will stimulate activity in Canada's shipyards or in other marine-related fields?

The Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: Mr. Chairman, I guess that the question of specific projects is being reviewed by the government at this time, but I am not really at liberty to go into detail about what those projects are. Moreover, I am not sure exactly what the decision about those projects will in fact be.

Mr. Forrestall: I am shocked.

Mr. Allan: Shocked?

Mr. Forrestall: Yes. Outraged . . .

The Chairman: Carry on, sir.

Mr. Allan: I am hopeful . . .

[Traduction]

administrateur adjoint, Administration canadienne du transport maritime; M. Randal Quail, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne; M. Jacques Auger, président et directeur général, Société canadienne des ports; M. Jacques Clavelle, directeur général, Ports et havres, Administration canadienne du transport maritime.

Je n'ai pas de déclaration d'ouverture, monsieur le président. Je tiens absolument à dire que nous sommes heureux de rencontrer de nouveau le Comité afin de discuter avec lui du programme du transport maritime. Je suis prêt à y aller tout de suite. Je ne veux pas enlever de temps au Comité.

Le président: Merci, monsieur Allan. Nous allons donc passer tout de suite à M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'avais l'intention de commencer tout de suite par le prélèvement et l'exportation du pétrole et les projets de reprises. En mon nom, donc, au nom de M. Nowlan, de M. Flis et du président, sans doute, je tiens à vous remercier de vos efforts auprès du ministre des Finances, qui ont abouti à une abolition de cette taxe que je considère toujours comme inique.

Je me rapproche un peu du programme du transport maritime avec ce qui est probablement l'aspect le plus important du budget. Vous vous souviendrez en effet que les mesures budgétaires prévoient un montant de 1.2 milliard de dollars pour les projets spéciaux de reprise, qui doivent comprendre les projets d'améliorer les installations publiques appuyant directement l'expansion de ce cas privé.

Le budget prévoit 100 projets, qui touchent six domaines clés, y compris l'achat de bateaux. Presque 30 p. 100 des dépenses doivent aller aux matériaux de construction, et des programmes d'achats doivent se dérouler au cours de la présente année financière. Nous notons avec plaisir qu'il est question d'agir rapidement et d'éviter les tracasseries administratives de même que les retards.

Le président: Bravo!

M. Forrestall: Dans quelle mesure le secteur maritime doit-il en bénéficier? Quels sont les projets d'immobilisation auxquels nous pouvons nous attendre et dans quelle mesure doivent-ils stimuler l'activité des chantiers maritimes canadiens et toute l'activité qui lui est liée?

Le président: Monseigneur Allan.

M. Allan: Pour ce qui est des projets précis, le gouvernement les examine actuellement. Je ne suis pas en mesure de donner des détails à leur sujet. D'autant plus que la décision finale n'a pas encore été prise.

M. Forrestall: Je suis stupéfait.

M. Allan: Stupéfait?

M. Forrestall: Outragé . . .

Le président: Poursuivez, je vous prie.

M. Allan: J'espère . . .

[Text]

Mr. Forrestall: —but not surprised.

Mr. Allan: I am hopeful that there will be substantial augmentation of the coastguard capability; that there will be an improvement in the port infrastructure across the country in both the public ports area and in the Canada ports jurisdictions, as well.

Over and above that, I would like to think we will be able to make some improvements in the seaway activities to improve the productivity of the seaway. But I cannot be more specific than that at this time, Mr. Chairman, unfortunately.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that is a matter of some regret. I am somewhat surprised. The overall impression left by the Minister of Finance is that the projects had been selective; that in fact \$650 million of the \$2.2 billion had been allocated to transport. May I ask the marine administrator if advice was sought from him and his officials by the Minister of Transport or by officials of the Ministry of Finance with respect to special projects? Were you consulted and, if so, did you put forward or suggest some projects?

Mr. Allan: Yes, sir. We were consulted and we did put forward a series of projects. We were consulted on a number of occasions. The consultations have been going on for some months and, of course, in this reiterative process, the recommendations and positions of a person like myself or the administration of course get changed, and that is really at this point... I think the overall program has been put in place. There is no doubt about that. And I am sure the numbers the Minister of Finance was quoting were accurate numbers. But it remains to be seen just exactly what projects were selected for what purposes.

Mr. Forrestall: I do not like getting into hypothetical areas at all. Can I ask you then more directly, What is the state of the coast guard fleet? What is the general age in your professional judgment? Do you need fleet replacement programs or a fleet replacement program and, in your judgment, what should that be? Can you give us some outline of what the coast guards' requirements are? Perhaps you might touch as well then on where the ice-breaking projects that we have been watching slowly simmer for the last 10 or 12 years stand? But specifically, tell us what it is that you believe is required within your own coast guard fleet.

Mr. Allan: Mr. Chairman, we have developed within the coast guard—and I will ask Mr. Quail to augment my answer. We have developed within the coast guard a fleet capital investment plan, which is a systematic plan of replacing coast guard vessels over, I believe, a 20-year period. It roughly replaces those vessels at an investment cost of 4% per year.

• 0950

The fleet is aging; it does need replacement. It does not need replacement all at once, but there needs to be a systematic approach to it; and that is what that fleet capital investment plan is all about.

[Translation]

M. Forrestall: ... mais non pas surpris.

M. Allan: J'espère qu'il y aura une augmentation importante des moyens mis à la disposition de la garde côtière, qu'il y aura une amélioration des infrastructures portuaires un peu partout au pays, tant pour ce qui est des ports publics que des ports nationaux.

Je compte bien en outre que nous pourrions accroître l'activité de la voie maritime en vue d'en arriver à une meilleure productivité. Malheureusement, cependant, je ne suis pas en mesure de vous donner plus de détails.

M. Forrestall: Je le déplore, monsieur le président. J'en suis quelque peu surpris. Le ministre des Finances a donné l'impression que ces projets seraient sélectifs; il doit y avoir 650 millions de dollars, sur ces 2.2 milliards de dollars, pour les transports. Puis-je savoir si le ministre des Transports ou les hauts fonctionnaires du ministère ont demandé l'avis de l'administrateur ou de ses collaborateurs en vue de projets spéciaux? En d'autres termes, avez-vous été consulté et avez-vous soumis certains projets?

M. Allan: Nous avons effectivement été consultés et avons soumis un certain nombre de projets. On nous a d'ailleurs demandé notre avis à plusieurs reprises au cours des derniers mois. En cours de route, nos recommandations et nos propositions ont pu varier quelque peu. Evidemment, le programme dans son ensemble est probablement fixé. Je suis sûr que les chiffres avancés par le ministre des Finances à cet égard sont justes. Pour ce qui est de la sélection exacte des divers projets, il faut attendre.

M. Forrestall: Je n'aime pas poser des questions hypothétiques. Je vais donc y aller directement. Dans quel état se trouve la flotte de la garde côtière? Selon vous, ces bateaux sont-ils anciens? Un programme de remplacement des bateaux est-il nécessaire à ce stade-ci? En quoi doit-il consister? Pouvez-vous nous donner les besoins de la garde côtière actuellement? Ou en sont également les projets de brise-glace que nous envisageons depuis au moins dix ou douze ans? C'est surtout la garde côtière qui m'intéresse.

M. Allan: Je puis répondre, mais M. Quail voudra sans doute ajouter quelque chose. Notre garde côtière a établi un plan d'immobilisation pour le renouvellement de sa flotte. C'est un plan systématique qui prévoit le remplacement des bateaux sur une période de vingt ans. Les coûts d'investissement doivent présenter à peu près 4 p. 100 par année.

La flotte prend de l'âge et demande à être remplacée. Evidemment, il n'est pas nécessaire de le faire tout d'un coup, mais une approche systématique est indiquée. C'est justement le but que s'est donné le plan d'immobilisation en vue du renouvellement de la flotte.

[Texte]

It is very comprehensive; and being rather new to the department, I was rather impressed with the excellence of the planning and the thinking that has gone into that document.

Within the estimates this year, there are two major nav-aid tender and light icebreakers scheduled. The total estimated cost of these two vessels is \$150 million. Our projection is about \$45 million will be required this year to support that particular program. Bids were called for the two 1100s. I think they closed on April 14 or 15, 1983, and they are under evaluation at the moment.

In addition to that, there are two what we call 1050s, which are medium nav-aid tenders and light icebreakers, for a total estimated cost of \$91 million, with a cashflow requirement this year of about \$24 million.

Then we have a special Hay River nav-aid vessel, which is a special vessel for operation in the Mackenzie area, \$1.6 million.

Mr. Forrestall: Excuse me, Mr. Chairman. On those two 1050s, have tenders been called for those; and are they closed or...?

Mr. Allan: No, sir, not yet. They are at the Treasury Board. We are looking there for effective project approval from the board. It has been there for some weeks now. I would think the approval of that is imminent, and we should be able to get on with that very quickly. I have not had any adverse feedback.

But in addition to that basic program, there are a number of other vessels—cutters, lifeboats, crash boats and so on—and the total value of the program in the estimates is about \$270 million overall, with about an \$85 million cash requirement this year, approximately.

With regard to the polar ice breaker, the *Polar 8*, our designs are complete. We had hoped to proceed with the construction of that project at about this time. However, the energy situation in the north and the uncertainty about when the north is going to develop with regard to hydrocarbon development has delayed that somewhat. We are concerned about this, because once you decide to stand down on a project like that, it is very, very difficult to get re-started.

So the strategy we hope to follow there would be to seek approval to enter into what we call a contract definition phase for that vessel. In other words, we will invite two shipyards to participate in developing cost estimates, management plans, manufacturing schedules, the industrial benefit package and so on; and we would pay those two shipyards for that information. That would then allow us to keep that program going, define it in further depth, so that when the uncertainties in the north are cleared up, that hydrocarbon development, then we could proceed with a well-defined program. That is our basic strategy with regard to that icebreaker.

[Traduction]

C'est un plan très complet. Je suis relativement nouveau au ministère, mais il m'a beaucoup impressionné par son sérieux.

Le budget de cette année prévoit la construction de deux brise-glaces légers pour l'aide à la navigation. Les coûts totaux prévus pour ces deux bateaux sont de 150 millions de dollars. Cette année nous aurons besoin d'environ 45 millions de dollars au titre de ce programme. Des offres de soumission ont été demandées pour la construction des deux milles 1100. Je pense que la date limite prévue est le 14 ou le 15 avril 1983. On en est au stade de l'évaluation actuellement.

En outre, nous avons deux 1050, comme nous les appelons, c'est-à-dire des brise-glaces légers pour l'aide à la navigation moyen. Le montant prévu est de 91 millions de dollars, dont 24 millions pour cette année.

Ensuite, nous avons un bateau spécial Hay River pour l'aide à la navigation. C'est un bateau qui doit naviguer dans la région du Mackenzie et qui représente un investissement de 1.6 million de dollars.

M. Forrestall: Je vous demande pardon, monsieur le président. Pour les deux 1050, est-ce que des offres de soumission ont été demandées? Est-ce que la date-limite est passée?

M. Allan: Pas encore. Pour l'instant, nous attendons l'approbation finale du conseil du Trésor. Il y a déjà plusieurs semaines que le conseil du Trésor se penche sur le projet. Je suppose que sa décision est imminente. Après, nous pourrions procéder très rapidement. Nous n'avons pas eu de réaction négative.

Un certain nombre d'autres bateaux sont prévus dans le cadre du programme, des petites vedettes, des bateaux de sauvetage, des vedettes. La valeur totale du programme doit atteindre les 270 millions de dollars, dont 85 millions de dollars pour cette année.

En ce qui concerne le brise-glace polaire, le *Polar 8*, nos plans sont terminés. Nous avions prévu de commencer la construction à cette époque-ci. Toutefois, la situation de l'énergie dans le Nord et l'incertitude qui entoure l'exploitation des hydrocarbures dans cette région ont contribué à retarder la réalisation du projet. Nous en sommes très inquiets parce que nous savons qu'il est difficile de relancer de tels projets, une fois qu'ils ont été retardés.

Notre stratégie consiste à demander l'approbation d'accéder à la phase de la définition du contrat en vue de la construction de ce navire. En d'autres termes, nous voulons inviter deux chantiers maritimes à établir des prévisions de coûts, des plans de gestion, des calendriers de fabrication, des analyses de retombées sur le district etc. Nous sommes prêts à les payer pour cette information. Pour nous, ce serait un moyen de maintenir le programme en activité, de le définir encore davantage, de sorte que lorsque la situation dans le Nord se serait précisée, relativement à l'exploitation des hydrocarbures, nous serions en mesure d'aller de l'avant. Nous aurions un programme parfaitement défini. Donc, c'est ainsi que nous entendons procéder pour la construction de ce brise-glace.

[Text]

With regard to the *Louis St. Laurent*, she should be out of her refit and modernization this June.

I hope that gives you some idea of the situation, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: This touches, I would suspect, Mr. Chairman, the initial phases of the ongoing replacement program.

Mr. Allan: Yes, sir.

Mr. Forrestall: Will the funds for this program that you define now, the two major navigation tender boats, will that come out of the new money, or is that out of . . . ?

• 0955

Mr. Allan: That is in the estimates that we are considering today.

Mr. Forrestall: That is in the estimates that we received in February.

Mr. Allan: Anything that comes out of the infrastructure program would essentially be an acceleration of the fleet capital investment plan. In other words, we have planned the replacement of the fleet over a period of years and anything that comes out of the major capital recovery plan would simply accelerate that program. I think, in that sense, the fleet capital investment plan is a very useful document because it outlines our needs over the long-term and then, when you get into this kind of a program where you want to accelerate it, you are not spending money on things that are not going to be required and that are not going to be effective in accomplishing the mission of the Coast Guard.

Mr. Forrestall: The budget indicated to us—I am assuming that this is apart from what ever else the marine mode can get out of Transport's share . . .

Mr. Allan: Yes, sir.

Mr. Forrestall: —of the so-called—I will call it new money. I placed a fair amount of hope in the minister's re-use of the words "fast-track" and "no delay" and within six months we will be absolutely aware—it was stated that projects will be physically under way within six months of approval and at least 60% completed within the first two years of the program. Are the projects that you have submitted to the minister beyond the fleet, are they projects which, in fact, can be under way within six months?

Mr. Allan: Yes, sir.

Mr. Forrestall: And completed within two years?

Mr. Allan: Not completed within two years, but to spend the—there was a criterion. I think it was 60% of the funds . . .

Mr. Forrestall: Yes, 60% within two years.

Mr. Allan: That was the criterion that was used to assess eligible projects. The projects generally speaking, are the ones that we would hope to be involved in or projects where the engineering has been done. On some of the smaller projects,

[Translation]

En ce qui concerne le *Louis Saint-Laurent*, le radoub et la modernisation qu'il a subis seront terminés en juin.

J'espère que ces détails vous donnent une idée de la situation, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je suppose que c'est là la première phase du programme de remplacement.

M. Allan: Oui.

M. Forrestall: Les fonds pour les deux bateaux d'aide à la navigation importants seront-ils des fonds nouveaux ou viendront-ils . . .

M. Allan: Ces montants se trouvent dans les prévisions budgétaires à l'étude aujourd'hui.

M. Forrestall: Les prévisions budgétaires que nous avons reçues en février.

M. Allan: Tout ce qui vient du programme des infrastructures contribuera à accélérer notre plan d'immobilisation pour la flotte. En d'autres termes, nous avions prévu le remplacement de la flotte sur une certaine période. Le programme d'immobilisation prévu pour appuyer la reprise ne fera qu'accélérer les choses. Le plan d'immobilisation pour la flotte demeure un document très important parce qu'il établit clairement nos besoins sur un certain nombre d'années. Les fonds qui proviendront des autres programmes ne seront pas dépensés inutilement parce qu'ils répondront à des besoins réels et permettront à la garde côtière d'accomplir sa mission encore plus efficacement.

M. Forrestall: Il a été question dans le budget . . . Je suppose que c'est à part tout ce que le programme du transport maritime aura pu obtenir lui-même du ministère des Transports . . .

M. Allan: Oui.

M. Forrestall: . . . de fonds nouveaux. Je fonde de nouveaux espoirs sur les assurances du ministre voulant que le programme avance rapidement et montre des résultats après six mois. Selon le budget, les projets devront donner des résultats tangibles six mois après avoir été approuvés, et être terminés au moins à 60 p. 100 au cours des deux premières années du programme. Est-ce que les projets que vous avez soumis au ministre, en plus de ceux qui ont trait à la flotte, peuvent être amorcés d'ici six mois?

M. Allan: Oui.

M. Forrestall: Peuvent-ils être terminés d'ici deux ans?

M. Allan: Ils ne seront peut-être pas terminés d'ici deux ans, mais ils répondront aux critères. Je pense qu'il est question de 60 p. 100 des fonds . . .

M. Forrestall: Oui, 60 p. 100 doivent être dépensés d'ici deux ans.

M. Allan: C'est le critère qui doit s'appliquer lors de l'évaluation des projets admissibles. Il s'agit de projets que nous avions compté réaliser ou pour lesquels les études d'ingénierie étaient terminées. Pour certains de ces projets, les

[Texte]

the engineering still has to be done, but the the major ones, the engineering will have been done, cost estimates developed which have a good deal of credibility. Therefore, I would be quite confident that we can get these projects under way quickly.

Mr. Forrestall: Do you have any idea what the minister intended? Mr. Chairman, how does the marine administrator interpret when the six months begin?

Mr. Allan: I would . . .

Mr. Forrestall: Is it one year from now? Is it one year's project?

Mr. Allan: I am not sure. I would not want to put myself in the mind of the Minister of Finance and to speak for him on that score.

Mr. Forrestall: Well, we might all here, I think, indicate you would not bother us if you considered that six months to have started on the date of the budget, not some two or three months down the road when your projects may have or may not have received the approval of the proper authority.

Mr. Allan: If you take the . . .

Mr. Forrestall: It is important . . .

Mr. Allan: Yes.

Mr. Forrestall: —I do not ask . . . It sounds as if it is a facetious question.

Mr. Allan: No, I understand.

Mr. Forrestall: It is very important.

Mr. Allan: I understand. I would not like to offer the committee an interpretation of that statement.

Mr. Forrestall: Could I ask the marine administrator, Mr. Chairman, with the committee's approval, if he would, at the appropriate time, make a commitment to us to table and have appended to our committee meeting records, a brief analysis of the projects and the dollar-and-cent signs that go with them.

Mr. Allan: Do you mean on the . . .

Mr. Forrestall: On the special projects.

Mr. Allan: Once they become approved, certainly. I would see no objection to that.

Mr. Forrestall: How is my time doing?

The Chairman: I was going to give you 20 minutes, which would mean you have four minutes left.

Mr. Forrestall: Four minutes.

Mr. Allan: Just to hitch-hike, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Allan.

Mr. Allan: If you take the vessels 1100s and 1050s, and the 1200s, which are icebreakers and so on, those vessels —the 1200s, we have built three of them before. If the program includes such vessels, where that engineering is done, the 1100s are out to tender, the 1050s are on the verge. I think that illustrates the extent of the planning effort and the engineering

[Traduction]

études d'ingénierie ne sont pas tout à fait prêtes, mais pour les plus importants, il n'y a pas de problème. Les prévisions de coûts sont également au point. J'ai bon espoir que nous pourrions y aller rapidement avec ces projets, s'ils sont approuvés.

M. Forrestall: Vous avez une idée des intentions du ministre? Monsieur le président, je voudrais savoir quand débutent les six mois selon l'administrateur du transport maritime.

M. Allan: Je ne voudrais pas . . .

M. Forrestall: Selon vous, cette période doit commencer dans un an?

M. Allan: Je l'ignore. Je ne voudrais pas me substituer au ministre des Finances et parler à sa place.

M. Forrestall: Nous aimerions vous entendre dire que cette période de six mois commençait à la date du budget. Il ne faudrait pas que ce soit deux ou trois mois après l'approbation des projets par les autorités concernées.

M. Allan: Si vous . . .

M. Forrestall: C'est important . . .

M. Allan: Je comprends.

M. Forrestall: . . . je sais que j'ai l'air de plaisanter.

M. Allan: Je comprends très bien.

M. Forrestall: C'est de la plus haute importance.

M. Allan: Je ne veux pas avoir à donner au Comité mon interprétation de cette déclaration.

M. Forrestall: Si le Comité est d'accord, monsieur le président, puis-je demander à l'administrateur du transport maritime de déposer, au moment opportun, et de faire annexer au compte rendu des délibérations du Comité une brève analyse de ces projets avec les coûts entraînés.

M. Allan: Vous voulez dire . . .

M. Forrestall: Je parle des projets spéciaux.

M. Allan: Je pourrais certainement le faire lorsqu'ils auront été approuvés.

M. Forrestall: Il me reste combien de temps?

Le président: J'avais l'intention de vous accorder 20 minutes, ce qui fait qu'il vous en reste quatre.

M. Forrestall: Quatre minutes.

M. Allan: Je voudrais ajouter quelque chose, si vous le permettez, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Allan.

M. Allan: Pour ce qui est des 1100, des 1050 et des 1200, qui sont les brise-glaces, nous avons déjà construit trois 1200. Si le programme doit porter sur ces navires pour lesquels les études d'ingénierie sont terminées, des offres de soumission ont été demandées pour les 1100, et sont sur le point d'être demandées pour les 1050. C'est vous dire quels efforts ont été

[Text]

effort that has gone into the fleet capital investment plan which, in the event that these projects are part of the program, would allow it to get off the ground rather quickly.

• 1000

The Chairman: May I have a supplementary, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Certainly, Mr. Chairman,

The Chairman: I think it would be fair to assume, would it not, Mr. Allan, from what the minister said, that the approval you are awaiting from Treasury Board might well come rather quickly now.

Mr. Allan: Yes, sir, that is my understanding.

The Chairman: Thank you. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Can the marine administrator indicate to us the... ? Mr. Chairman, I am always concerned about advocacy for those areas that I have interest in.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Forrestall: Because these special projects will be chaired by the Minister of State for Economic Development, with a special Cabinet committee, can I ask, Mr. Chairman, whether or not the Minister of Transport, our philosopher king, is a member of that committee? Because he does have a special advocacy that I would like to see exercised, and he can do it best from a position of membership on that special committee, is he a member?

Mr. Allan: I am not aware, specifically, of the membership of that committee. Are you talking about the special committee?

Mr. Forrestall: Yes. I am not all that sure that I want the Minister of State for Economic Development looking after marine matters or transport matters generally.

The Chairman: If I may offer a comment, Mr. Forrestall, I do not know if Mr. Allan is in a position to answer that question or not, but it is my understanding that ministers who are not full-time members of that committee will be invited to sit on the committee when projects under their administration are being discussed. I cannot say that as an absolute certainty, but that is the understanding I have.

Mr. Forrestall: Well, I have a long list of matters I would like to get into, including the responses by the department to Judge Hugessen's inquiry into Hudson Transport, so may I go down for a second round?

The Chairman: I will be glad to. I am sure there will be lots of time, Mr. Forrestall. So with that, we will move on to Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. I want to say at the opening that in part I understand the dilemma Mr. Allan is in—the budget coming down on Tuesday and here we are

[Translation]

faits au niveau de la planification et de l'ingénierie pour en arriver à ce plan d'immobilisation pour la flotte. Si jamais ces projets sont inclus dans le programme, ils pourront être ainsi réalisés très rapidement.

Le président: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Je vous en prie, monsieur le président.

Le président: D'après ce que le ministre a dit, monsieur Allan, nous pouvons nous attendre à ce que l'approbation du Conseil du Trésor vienne rapidement.

M. Allan: Je le crois.

Le président: Merci. Poursuivez, je vous prie, monsieur Forrestall,

M. Forrestall: Je voudrais savoir de l'administrateur du transport maritime... Je suis toujours curieux de savoir qui défend les intérêts des secteurs qui me préoccupent.

Le président: Je comprends.

M. Forrestall: Ces projets spéciaux seront examinés par un comité spécial du Cabinet, présidé par le ministre d'État chargé du Développement économique. Est-ce que le ministre des Transports, notre roi philosophe, fait partie de ce comité? Je souhaiterais qu'il prenne une part active à la défense de ces intérêts, Est-il en mesure de le faire? Fait-il partie de ce comité spécial?

M. Allan: Je ne connais pas la composition de ce comité en particulier. Vous parlez bien du comité spécial?

M. Forrestall: Oui. Je ne sais pas si je peux accepter que ce soit le ministre d'État chargé du Développement économique qui s'occupe des questions de transport maritime ou même de transport de façon générale.

Le président: Je ne sais pas si M. Allan est en mesure ou non de répondre à la question, monsieur Forrestall, mais je puis vous dire que les ministres qui ne font pas partie à plein temps de ce comité seront invités à y siéger lorsque les projets qui relèvent d'eux viendront sur le tapis. Je n'en suis pas absolument sûr, mais c'est ce que je crois comprendre.

M. Forrestall: J'aurais encore beaucoup de sujets à aborder, y compris la réaction du ministère à l'enquête du juge Hugessen dans l'affaire du *Hudson Transport*. Pouvez-vous m'inscrire pour un deuxième tour, monsieur le président?

Le président: Certainement. Je suis sûr qu'il y aura amplement de temps, monsieur Forrestall. C'est au tour de M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je dois dire que je comprends la situation de M. Allan. Le budget n'a été déposé que mardi. Aujourd'hui, c'est jeudi. Cela montre bien à quel point toute cette question de l'imputabilité est importante.

[Texte]

meeting Thursday. But it does accentuate this whole question of accountability.

I am interested in your interjection . . . actually the response by Mr. Allan to one of Mr. Forrestall's questions . . . about a list, as they are approved and/or somehow get from the department to the committee. I am just wondering—and we can discuss it further in the steering committee, I suppose—if this might be an interesting avenue in to start to exercise the alleged new powers of this committee, or all committees. While we have the marine officials here today, specifically under the general blanket of estimates, once these special projects are approved—and they are certainly in the transport field, specifically marine . . . and/or there is some notification, memo or letter, to the committee, then perhaps the committee would be interested in reviewing some of the reasons why those ones were picked, and at that time, in view of some of my questions, it would interesting to compare that to a lot of the ones that were not picked, and the reasons why.

I am not saying this in a pejorative personal way, because I understand there is a lot of policy involved. But I can tell you this: we all know committees have a great charade effect, and basically Transport is one that does not usually. Although as one member who has been around here for a few years, I look at this special projects PR in the budget, starting six months from someday and taking a two-year period to complete, as a potential for a grand political boondoggle of ministers and members of government coming out with announcements six months, three months or a month before the next campaign and during the campaign. And you people, I know, are the administrators, and you are the neuter people in this policy process, but certainly, Mr. Chairman, on the basis of until we hear from the administrator that projects have been approved, we will be assuming, and every so often perhaps be asking the Minister of Transport a question, that this time clock has not started to work, because I am very interested.

• 1005

If the projects have value to the fibre of the country, which obviously should be the fundamental criteria, and not just political criteria, and if there had been on the books that you have mentioned anyway with engineering studies done and cost estimates done, I do not see why, as a matter of public information, we should not know today what projects you submitted to the minister, admitting full well that it is his policy and the policy of a Cabinet committee, and I do not disagree with that, to make the decisions, because at some time we are certainly going to explore, but all too often after the event, why projects A, B, C were picked and X, Y, Z were not.

To me, Mr. Chairman, this is why there is an exasperation and frustration in committee work. I really do not see, in view of Mr. Allan's evidence already, after Mr. Forrestall's questions, without trespassing on the prerogative of the minister and the Cabinet to make decisions, and I understand that fully, and I understand politics is going to be part of it, but also economic need would be part of it, why we could not

[Traduction]

En réponse à une des questions de M. Forrestall, M. Allan a parlé d'une liste. Il s'agit d'une liste qui pourrait être soumise au Comité. Nous pourrions en reparler au comité directeur, mais je me demande si ce ne pourrait pas être une façon pour le Comité d'exercer les nouveaux pouvoirs, dont il est censé disposer, au même titre que tous les autres comités. Les hauts fonctionnaires du transport maritime comparaissent aujourd'hui dans le cadre de l'étude des prévisions budgétaires. Une fois que ces projets spéciaux auront été approuvés, cependant, il pourrait être intéressant pour le Comité d'examiner les raisons pour lesquelles ils ont été retenus. Ils pourraient être comparés à ceux qui ont été rejetés. Dans chaque cas, les raisons de l'approbation ou du rejet pourraient être examinées.

Je ne le dis pas de façon préjorative, mais je sais qu'il y a une grande part de politique qui entre dans tout cela. Même si cela ne se produit pas très souvent dans le domaine des transports, les comités peuvent constituer un jeu. Je suis là depuis plusieurs années. Je sais à quoi m'attendre. Il y a une grande part de publicité dans le budget relativement à ces projets spéciaux qui doivent commencer d'ici six mois et être terminés d'ici deux ans. Les ministres et les députés du gouvernement ont beau jeu pour faire toutes sortes d'annonces, six mois, trois mois ou un mois avant la prochaine campagne. Ils peuvent même le faire au cours de la prochaine campagne. Je sais que vous êtes des administrateurs, et que vous n'intervenez pas dans le processus d'établissement de cette politique, mais, monsieur le président, tant que les administrateurs ne nous auront pas dit que ces projets ont été approuvés, nous supposons que cet enregistreur de temps n'a pas commencé à fonctionner; par ailleurs, nous poserons parfois des questions au ministre des Transports à ce sujet, parce qu'il m'intéresse beaucoup.

Si les projets revêtent une certaine importance pour le Canada, ce qui devrait de toute évidence constituer le critère fondamental, et pas uniquement le critère politique, et si des études de génie et une estimation des coûts ont été faites dans les documents que vous avez mentionnés, je ne vois pas pourquoi—parce qu'il s'agit d'une information accessible au public—nous ne saurions pas dès à présent quels projets vous avez soumis au ministre; je conçois et j'admets que sa politique et celle d'un comité du Cabinet de prendre des décisions, étant donné que parfois nous examinons, mais trop souvent après coup, pourquoi certains projets ont été choisis et d'autres, non.

C'est à cela, monsieur le président, que j'attribue l'exaspération suscitée par le travail des comités. Je ne vois vraiment pas, à la suite du témoignage de M. Allan en réponse aux questions de M. Forrestall, pourquoi, sans empiéter sur la prerogative qu'ont le ministre et le Cabinet de prendre des décisions—je comprends très bien cela, et que ces éléments politiques devront aussi intervenir, mais aussi des considérations d'ordre

[Text]

have a list of the projects and the amounts . . . a breakdown of where in terms of the east and the west the number and the amounts—and let the minister know that we have that list. Now, is that such privileged information that we are not allowed to have that?

The Chairman: I will attempt to deal with that one, Mr. Forrestall . . .

Mr. Nowlan: Mr. Nowlan. Pat and Mike.

The Chairman: —Mr. Nowlan, I am sorry—because I am not really certain that it is a fair question. I do not mean unfair in the sense of trying to put Mr. Allan on the spot, but I am not really sure it is a question that he can answer. What I would point out to you is that that is advice given by the officials through the minister to Cabinet, and until the minister authorizes the officials to talk about it, I suppose he is under somewhat of an embargo. I might remind you, however, that we will be having the Minister of Transport before the committee on May 24 and May 26, 1982, which is roughly a month away, at which time I think those are fair questions to put to the minister. But I think we are probably putting Mr. Allan in a spot that he cannot get himself out of with that type of question, because I would suspect that he would be embarrassed by the minister to respond to that kind of question.

Mr. Nowlan: Well, actually Mr. Chairman, if I may comment on that, because I would have agreed with you if I had not heard with my own ears the response to Mr. Forrestall's question by Mr. Allan; that, yes, there was consultation; we do not know . . . , and we should know all that, but, yes, there finally was a list that went to the minister or to the Minister of Finance; and we do not even know that, but I gather to the Minister of Transport, who then perhaps referred it to the Minister of Finance, or he was going to refer it to the special recovery capital projects board, although we are not sure, and I appreciate that; that is a question to the minister as to whether he is going to be on that.

I think it would be a lot more pressure on the minister to come here, because we know darn well when the minister comes here that we will get the general evasive answer, which is most likely traditional under the present system, but these rules are supposed to change that, assuming we have nothing further from the administrator, which may be, and we are only talking about a month. But he himself said that the projects that were in a list, as I understood his evidence, were those basically in the larger ones, and engineering studies had been done; and to use his words, cost estimates, realistic cost estimates, had been arrived at. So to me it would be very interesting if the minister making the decision . . . But when the minister comes here next month, he may have made some decisions by then, which is obviously a question, but at some time we are going to want to know what was recommended by the officials and what was finally decided by the minister.

At the moment, as I gather from Mr. Allan's evidence, although he is aware of a list that has been presented to somebody, he cannot tell us, and I appreciate his difficulty; that the 100 projects that have been selected by the Minister of

[Translation]

économique pourquoi, dis-je, ne pourrions-nous pas avoir une liste des projets, de même que les montants nécessaires, avec une ventilation par région, Est et Ouest, et par nombre et montant, que le ministre sache que nous disposons de cette liste. S'agit-il vraiment d'un renseignement si confidentiel que nous ne puissions pas l'obtenir?

Le président: J'essaierai de m'occuper de cette question, monsieur Forrestall . . .

M. Nowlan: M. Nowlan. Pat et Mike.

Le président: . . . monsieur Nowlan, je suis désolé . . . je ne suis pas sûr que cette question soit très juste. Je ne veux pas dire que vous essayez de mettre M. Allan sur la sellette, mais je ne suis pas vraiment sûr qu'il puisse vous répondre. Permettez-moi de vous dire que c'est la consigne qui a donnée aux fonctionnaires, par l'intermédiaire du ministre du Cabinet; tant que le ministre ne les autorise pas à parler de cette question, il ne leur est sans doute pas possible d'en dire grand-chose. Je vous rappellerai toutefois que le ministre des Transports comparaitra devant le Comité les 24 et 26 mai 1982, soit dans près d'un mois, et à ce moment-là, il sera plus juste de lui poser ce genre de questions. Mais j'estime que c'est mettre M. Allan sur la sellette que de les lui poser, car le ministre ne voudrait sans doute pas qu'il y réponde.

M. Nowlan: En fait, monsieur le président, si je peux faire des commentaires à ce sujet . . . j'aurais été d'accord avec vous si je n'avais pas entendu de mes propres oreilles la réponse de M. Allan à la question de M. Forrestall; oui, il y avait eu des consultations, nous ne savons pas . . . et nous devrions savoir tout cela, mais oui, il y a eu finalement une liste d'envoyée au ministre et au ministre des Finances; et nous ne savons même pas cela, mais sans doute au ministre des Transports, il a peut-être envoyé au ministre des Finances ou il allait l'envoyer à la Commission des projets spéciaux de relance, bien que nous n'en soyons pas sûrs, je le comprends bien; il faudra donc demander au ministre ce qu'il entend faire à ce sujet.

Il y aura sans doute beaucoup plus de pression lorsque le ministre comparaitra, car nous savons fort bien qu'en général, il nous donne une réponse générale et évasive, ce qui est traditionnel, d'après le système actuel, mais ces règles sont censées changer cela, en supposant que l'administrateur ne nous dise rien de plus, ce qui peut être le cas, et cette comparution n'aura lieu que dans un mois. Mais il a dit lui-même que les projets inscrits dans cette liste, si j'ai bien compris son témoignage, étaient essentiellement les projets les plus importants; de plus, les études de génie avaient été faites; pour utiliser ces termes, on avait déjà examiné l'estimation réaliste des coûts. Il serait donc très intéressant selon moi que le ministre prenne la décision . . . lorsqu'il comparaitra ici le mois prochain, il aura peut-être pris certaines décisions d'ici là, mais on peut encore en douter; à un certain moment, nous voudrions savoir ce que les fonctionnaires lui ont recommandé et ce qu'il a finalement décidé.

Pour le moment, d'après le témoignage de M. Allan, bien qu'il sache qu'une liste ait été soumise à quelqu'un, il ne peut rien nous en dire, et je comprends bien ses difficultés; comme l'a indiqué le ministre des Finances dans son exposé budgét-

[Texte]

Finance as stated in his Budget Speech, he cannot tell us what, if any, transport recommendations are in that 100. Is that what we understand your evidence to be?

• 1010

Mr. Allan: Yes, sir, because I am not certain. The chairman is right: it is a decision of Cabinet as to what that program is going to be, and my advice to ministers, I think, has to be simply advice.

The Chairman: I do not want to prolong the argument, but I think we all know that . . .

Mr. Nowlan: Let me ask this.

The Chairman: Okay.

Mr. Nowlan: I appreciate the dilemma, Mr. Chairman, but this is the reason committee work is so gosh-darn exasperating and frustrating. This is something that should be in the public domain. It was announced in general by the Minister of Finance in his budget, and here we are sitting around. Someone says that 100 projects have been selected, yet we are not allowed to get the brain-bowl of ideas that went into the selection process, but okay. Can Mr. Allan, the administrator, tell us if there were any guidelines that he received from Transport or Finance which would determine and define the type of projects that should be recommended by Transport to the Finance Minister? Was there a guideline on the rate of unemployment? Was there a guideline on economic disparity in regions? Or was there just a memo from somebody saying, look, do you have any projects in the works, and those that are pretty real in terms of cost estimates, let us have a list of them? Let me ask the direct question: in your list that you submitted to . . . whom first, Minister of Transport or was it the Minister of Finance . . . ? Where do the requests come from?

Mr. Allan: I guess the process is really one of the overall co-ordination. The activity is done by the Ministry of State for Economic and Regional Development, and the criteria was to suggest projects that could get off the ground quickly. There was work that we had planned to do in future years, work that could be accelerated, and work where enough engineering and analysis had been done to allow those things to get off the ground quickly.

The decision with respect to how that gets distributed across the country, of course, was one for ministers to make. We were coming up with ideas and thoughts about what our long-term plan was to match the criteria which you outlined earlier, then ministers took decisions as to how that was to be implemented in terms of regional distribution and so on, and that was essentially the process.

Mr. Nowlan: I can appreciate that answer, Mr. Chairman. Then, as I understand it, the only real criteria you have was really what projects you had in the works that could be moved on quickly, and in terms of the other policy considerations, those are definately going to be within the domain of the special projects board or respective ministers.

[Traduction]

taire, il a choisi cent projets, mais M. Allan ne peut pas nous dire si parmi eux certains concernent les transports. Monsieur Allan, est-ce bien ce qu'indique votre témoignage?

M. Allan: Oui, monsieur, parce que je n'en suis pas certain. Le président a raison. C'est le Cabinet qui décide quels programmes vont s'appliquer, et mon conseil au ministre doit être justement un simple conseil.

Le président: Je ne voudrais pas prolonger cette discussion, mais je pense que nous savons tous . . .

M. Nowlan: Je voudrais poser une question.

Le président: Très bien.

M. Nowlan: Je comprends bien ce dilemme, monsieur le président, mais voilà pourquoi le travail du Comité est si exaspérant. C'est là quelque chose qui devrait être du domaine public. Le ministre des finances a parlé de façon générale dans son budget, et voilà que nous piétinons. Quelqu'un dit que 100 projets ont été choisis, or, nous n'avons pas le droit de savoir quels principes ont guidé le processus de sélection. Mais M. Allan, l'administrateur, peut-il nous dire si le Ministère des transports ou des finances lui ont donné des directives qui détermineraient et définiraient les types de projets que le ministère des Transports recommanderait au ministère des Finances? Existe-t-il une directive concernant le taux de chômage, ou les disparités régionales? Ou quelqu'un a-t-il envoyé un mémo pour demander la liste des projets ayant le plus de chances d'être réalisés, en raison de l'estimation de leurs coûts. Je voudrais vous poser cette question directe: Dans la liste que vous avez soumise au . . . à qui d'abord? Au ministre des transports ou au ministre des finances? . . . D'où proviennent les demandes?

M. Allan: On peut vraiment parler d'un problème de coordination générale. Le ministre d'État chargé de l'expansion économique et régionale est responsable de cette activité, et le critère était de proposer des projets qui pourraient démarrer rapidement. Il y avait des activités que nous avions prévues de concrétiser dans plusieurs années, d'autres qui pourraient être accélérées, et d'autres pour lesquelles assez d'analyses et d'études de génie avaient été faites pour que les choses puissent rapidement démarrer.

La décision sur la façon de répartir ces projets à travers le pays revenaient, bien sûr, au ministre. Nous avons proposé des idées quant à ce que serait notre planification à long terme pour correspondre aux critères dont vous avez déjà parlé, et ensuite les ministres ont pris des décisions quant à la façon de mettre en oeuvre le processus en tenant compte de la répartition régionale et ainsi de suite; voilà donc essentiellement ce dont il s'agissait.

M. Nowlan: Je vous remercie de cette réponse, monsieur le président. D'après ce que je crois comprendre, le seul critère véritable était de savoir quels projets déjà prévus pouvaient démarrer rapidement, et en ce qui concerne les autres considérations de politique, les activités prévues relèveront certaine-

[Text]

Mr. Allan: Yes.

Mr. Nowlan: And in a sense we come back to where we started, and where we will leave this for the moment. As I understand it, as projects are approved it is the understanding of the administrator, Mr. Chairman, that he will let this committee know when they are approved so that, perhaps depending on what it looks like, we may try to exercise whatever powers we have under these new rules to have another meeting of Transport to sort of go over this, which I think is within the scope of the new rules.

The Chairman: It would depend to some extent, I suppose, on whether any of those projects are in the present estimates or not, which I suspect they are not. We might be able to do it under our general reference of the annual report of the department, but there again I think that at least initially, if we were going to do that, we should deal with the minister, because those are basically policy decisions which, hopefully, are made by ministers and not by officials.

Mr. Nowlan: Without arguing that, can we perhaps leave it at this . . .

The Chairman: I am having a difficulty, as you will understand, Mr. Nowlan, because I have a dual role sometimes, not just to protect the rights and privileges of the members on the committee but also those of the witnesses appearing before it. I know you are not trying to put Mr. Allan in a box, but at the same time I cannot allow him to be put in a position where he is answering on behalf of the minister.

• 1015

Mr. Nowlan: That I understand fully and I understand the dilemma of Mr. Allan here, as they say, but then you come back to the dilemma of the crazy members who are supposed to know a little of what is going on in public affairs.

The Chairman: I understand that too.

Mr. Nowlan: You have public speeches and budget speeches and then the door is closed, and we sit here and twiddle our thumbs, and it may be six months from when—we are not sure, or is it six months before the next writ? These are the realities . . .

The Chairman: I understand that very well.

Mr. Nowlan: —and my point is to try to focus some attention, to try to accentuate if this is a real recovery projects' policy or if it is really a political boondoggle policy; that as these projects, and we will be watching, are approved . . . that is the ministerial process. The administrator has mentioned that he will let us know, as they are approved. Then perhaps under the general reference, we can get the minister at another time.

That is all I am saying. So long as we know clearly here, that as they are approved—of course we will be waiting,

[Translation]

ment de la commission des projets spéciaux ou des ministres respectifs.

M. Allan: Oui.

M. Nowlan: Il semble que nous revenons à notre point de départ, et nous allons laisser cette question pour le moment. D'après mon interprétation, lorsque les projets seront approuvés, monsieur le président, l'administrateur le fera savoir au Comité, afin que compte tenu peut-être de la situation, nous puissions essayer d'exercer les pouvoirs dont nous disposons en vertu de ces nouvelles règles, afin de consacrer une autre réunion à la question des transports, ce qui nous permettra d'examiner cela, et c'est bien ce que prévoient les nouvelles règles.

Le président: Mais il faudra se demander si l'un de ces projets se trouve ou non dans les prévisions budgétaires actuelles, ce qui ne me paraît pas être le cas. Nous pourrions agir dans le cadre de notre mandat général du rapport annuel au ministère, mais là encore je pense au départ du moins, si nous devons procéder de la sorte, il vaut mieux traiter avec le ministre, car il s'agit essentiellement de décisions politiques prises, espérons-le, par les ministres plutôt que par les fonctionnaires.

M. Nowlan: Sans discuter de cet aspect, nous pourrions peut-être laisser la question à ceux . . .

Le président: J'ai certaines difficultés, monsieur Nowlan, comme vous le comprendrez sans doute, car mon rôle est double parfois, car je dois non seulement protéger les droits et privilèges des membres du Comité, mais aussi ceux des témoins qui comparaissent devant nous. Je sais que vous n'essayez pas de coincer M. Allan, mais par ailleurs, je ne peux pas admettre qu'il soit mis dans une situation telle qu'il doive répondre au nom du ministre.

M. Nowlan: Je comprend très bien cela, de même que le dilemme qui se pose ici à M. Allan, mais que dire de celui que connaissent les pauvres députés qui sont censés savoir un peu ce qui se passe dans les affaires publiques.

Le président: Je le comprend aussi.

M. Nowlan: Il y a des discours et des exposés budgétaires, et ensuite les portes sont closes, et nous nous essayons ici à nous tourner les pouces, et il peut se passer six mois avant avant que . . . nous ne sommes pas sûrs, le prochain bref est-il dans six mois? Voilà les réalités . . .

Le président: Je le comprend très bien.

M. Nowlan: . . . Et je voudrais savoir si ces projets de relance s'inscrivent dans une politique réelle ou si c'est seulement de la frime; le ministre approuvera certains de ces projets, et nous allons suivre ce processus. L'administration nous a dit qu'il nous fera savoir quand les approbations seront accordées. Ensuite, conformément à l'ordre de renvoi général nous pourrions peut-être convoquer le ministre une autre fois.

C'est tout ce que je suis en train de dire. Pour autant que nous sachions clairement ici que des projets seront approuvés,

[Texte]

because quite frankly I think we are going to be waiting for several months. Even though engineering works have been done and cost estimates have been done, and a lot of them, I will be happily surprised, if almost even before the summer recess, we start to get a message from Mr. Allan that projects A, B, C, and D have been approved. I hope I am wrong.

The Chairman: I suspect you will get that message directly from the minister involved. I would imagine that they will be announced publicly.

Mr. Allan: I was just going to make the same comment, Mr. Chairman, that there probably will be public announcements on these projects as they develop and receive approval. Then, subsequent to that, it would seem to me to be necessary for those projects to appear in supplementary estimates. And it seems to me through that process—the committee could obtain the visibility through that process that it is looking for.

The Chairman: And we can certainly examine them under the annual report of the department, because that is a wide-open reference.

Mr. Nowlan: Well, I will not pursue it. You have really cut the thing right down to a very narrow focus. I know there is a difference in the time lag between perhaps what he will know as approval of a project and when the minister or respective members make the announcement of the project. And I was just trying to focus some light on that interesting vacuum in public pronouncements. The administrator, Mr. Allan, will know, quite properly, and six months down the road we hear the announcement that perhaps the project is going to be announced by the minister—some minister or some member. In law, you can go behind the corporate veil, but as far as I am concerned, Mr. Chairman, when members of Parliament and the Transport committee cannot go behind some of that bureaucratic veil, at the proper time, I think it makes a lot of our work very redundant. That is no reflection on you, or Mr. Allan. It is a reflection on the crazy system that some of us wanted to try to change. But anyway, let me see—my time is just about up, is it not?

The Chairman: Do you wish to comment, Mr. Allan?

Mr. Allan: I would just like to comment on the red tape issue. I would like to just share with the committee the thought that there are processes being set up in the various organizations for the implementation of this project, which will bypass a lot of the procedures that we normally follow. In other words, there is a very sincere attempt to streamline the procedures, for approval and implementation, that we have normally experienced. I am generally an optimistic person, I like what I see going on, and hope that when it really comes down to the crunch, we have in fact, and I am quite confident that we will, streamlined the procedures. This will allow us to get on with things in a rapid manner.

I am quite impressed by what I see going on in that sense.

The Chairman: If it works, maybe we can get rid of some central agencies.

[Traduction]

bien sûr, il faudra attendre, et nous attendrons sans doute pendant plusieurs mois. Même si les travaux de génie et les estimations de coûts ont été faits, beaucoup d'entre eux, je serais agréablement surpris si avant l'ajournement de l'été nous recevions un message de M. Allan nous disant que des projets A, B, C et D ont été approuvés. J'espère me tromper.

Le président: Vous recevrez sans doute ce message directement, de la part du ministre intéressé. J'imagine que la nouvelle sera publiquement annoncée.

M. Allan: J'allais faire la même remarque, M. le Président; on annoncera sans doute publiquement quels projets ont été approuvés. Il faudra sans doute qu'il figure dans le budget supplémentaire. J'estime que ce processus offrira au Comité toute la visibilité qu'il souhaite.

Le président: Et nous pourrions aussi examiner ces projets dans le rapport annuel du ministère, étant donné que c'est un document accessible à tout le monde.

M. Nowlan: C'est très bien, Je n'irai pas plus loin. Vous avez vraiment examiné la question sous tous ses aspects. Je sais qu'il se passera un certain temps entre le moment où il est au courant de l'approbation d'un projet et celui où le ministre ou d'autres responsables annoncent sa mise en place. J'essayais par là de mettre en lumière ce vide fort intéressant dans les déclarations publiques. L'administrateur, M. Nowlan, saura ce qu'il en ait, comme de juste, et dans dix mois on nous dira que le ministre ou qu'un député va peut-être nous faire part du projet. D'après les lois, on peut se dissimuler derrière les rouages d'une société constituée, mais en ce qui me concerne, monsieur le président, lorsque les députés, ainsi que le comité des transports, ne peuvent pas percer le voile de la bureaucratie, en temps opportun, je pense qu'une partie de notre travail devient très redondant. Cela n'a rien à voir avec vous, M. Allan. Mais je veux parler du système insensé que certains d'entre nous souhaitent essayer de modifier. Mais quoiqu'il en soit, permettez-moi... mon temps de parole est-il épuisé?

Le président: Souhaitez-vous faire des commentaires, M. Allan?

M. Allan: Je voudrais dire quelque chose au sujet des lenteurs administratives. J'aimerais dire au Comité que des processus sont mis en place dans diverses organisations, en ce qui concerne la concrétisation de ce projet, ce qui permettra de dépasser nombre de procédures qui s'appliquent normalement. En d'autres termes, on essaie très sincèrement de simplifier les procédures d'approbation de mise en oeuvre, je veux parler des procédures habituelles. En général, je suis optimiste et j'apprécie ce qui se passe, et j'espère que finalement nous aurons simplifier toutes les procédures. De la sorte, nous pourrions agir plus rapidement.

Je suis très favorablement impressionné par ce qui se fait à cet égard.

Le président: S'il y a de bons résultats, nous pourrions peut-être nous débarrasser de certains organismes centraux.

[Text]

Mr. Nowlan: Well—not that comment, Mr. Chairman. Do I infer from Mr. Allan's comment that, regardless of where the minister fits on the board, there is obviously a joint multifaceted committee of officials in the different departments coordinating the administrative work; that Transport have some of those officials on that administrative official committee really doing the leg work and the paperwork?

• 1020

The Chairman: We have about four minutes left, Mr. Nowlan. I would be glad to put you on for a second round, as I realize I took up some of your time on procedural affairs.

Mr. Nowlan: Well, just a philosophical comment, Mr. Chairman. I will be interested as to how—and the administrator cannot prophesy this . . . but he is optimistic, he says. I am not optimistic, although my nature is to be optimistic; it has to be if you have been in Opposition as long as I have been.

Some hon. Members: Oh!

Mr. Nowlan: But the fact of the matter is I smell an awful lot of boondoggle here. I hope I am wrong, and my test of that is going to be whether fast-tracking, which is the jargon phrase, is going to have about the same effect on bureaucracy and public policy as prioritize. I am going to be interested to see, and that is going to perhaps be defined, Mr. Chairman, when we have the public announcements on projects and/or when we get the supplementary estimates, and/or when we get some meat and muscle to this announcement of the minister, the other night, which obviously, as far as I am concerned, may have some good intent to it, but was done to assuage the editorial business writers of the world and/or the political fortunes of the government, to show that there was activity, whereas in actual fact there is no real blueprint and timetable and plan on projects that have even yet been decided upon. So that is why I am a little cynical.

That is all I want to say at this time, until I re-organize my thoughts. Obviously there is no sense asking any more questions. To be fair to the administrator, these are really policy matters, obviously, and I am afraid political rather than national policy.

The Chairman: Well, it is obvious you have a healthy scepticism anyway, Mr. Nowlan. Mr. Allan?

Mr. Allan: Just this one further comment. Part of the process—I am talking process now—will be to maximize the use of competitive procurement. In other words, we will have much more freedom as administrators to get on with the program in competitive procurement situations, so that the thrust will be to use, throughout this program, competitive procurement procedures, avoiding the sole source type thing, so that the perception, to use Mr. Nowlan's words, of a boondoggle, does not occur either in the perceptual way or in reality. So with that kind of a thrust, it seems to me it is a very

[Translation]

M. Nowlan: Evitons ce genre de remarque, monsieur le président. Mais d'après ce qu'à dit M. Allan, faut-il en conclure que quel que soit le rôle que jouera le ministre dans cette commission, il existe de toute évidence un comité mixte et polyvalent de fonctionnaires des divers ministères, qui coordonneront les travaux administratifs; que des fonctionnaires du ministère des transports font partie de ce comité, et qu'ils se chargent vraiment de travail concret, en plus des tâches administratives?

Le président: Il nous reste environ quatre minutes, monsieur Nowlan. Je serai heureux de vous accorder un second tour, car je me rends compte que vous avez consacré une partie de votre temps à des questions de procédure.

M. Nowlan: J'aurai simplement une remarque d'ordre théorique, monsieur le président. J'aimerais savoir comment—et l'administrateur ne peut faire de prophétie à ce sujet—mais il est optimiste, nous dit-il. Je ne le suis pas, malgré mes tendances naturelles. Voilà ce que c'est que d'être dans l'opposition aussi longtemps que moi.

Des voix: Oh!

M. Nowlan: Mais le fait est que tout cela me semble être bien de la frime. J'espère me tromper, mais je verrai si le «processus d'accélération» aura l'effet qu'on nous promet sur l'administration et la politique générale. Je serai intéressé à voir ce qu'il en est, et nous aurons peut-être des précisions à ce sujet, monsieur le président, lorsque des projets seront publiquement annoncés, ou que nous aurons un budget supplémentaire, ou que cette annonce faite par le ministre sera précisée davantage, je veux parler de cette annonce faite l'autre fois, qui présentait peut-être certains bons aspects, mais qui se propose surtout de satisfaire les journalistes du monde des affaires, et de redorer le blason du gouvernement, puisqu'il s'agissait de montrer toutes sortes d'activités, alors qu'en fait pour le moment aucune décision n'a encore été prise quant au schéma directeur et aux calendriers de ces projets. Voilà ce qui explique dans une certaine mesure mon cynisme.

C'est tout ce que je voulais dire pour le moment, je réorganiserai mes pensées par la suite. De toute évidence, il est inutile que je pose davantage de questions. Pour être juste envers l'administrateur, je dois reconnaître qu'il s'agit-là en réalité, et de toute évidence, de questions politiques plutôt que de questions d'intérêt national.

Le président: Vous faites quand même preuve d'un scepticisme salubre, monsieur Nowlan. Monsieur Allan?

M. Allan: Rien qu'une autre remarque. Une partie du processus—je parle uniquement du processus maintenant—sera de maximiser la concurrence dans la prestation des services. En d'autres termes, les administrateurs auront plus de liberté pour faire appliquer le programme en faisant jouer la concurrence, et ce de façon générale, afin d'éviter de passer par une seule source d'approvisionnement; ainsi, contrairement à ce qu'a dit M. Nowlan, les choses ne sont pas faites «pour la frime» ni de façon théorique, ni dans la réalité. D'après ce

[*Texte*]

straightforward kind of program that can, in fact, be implemented as promised.

The Chairman: Mr. Allan, may I put one question to you? I will leave it to you whether you answer or not. Are you a member of the implementation committee of officials?

Mr. Allan: No sir.

Mr. Forrestall: Who is the advocate for marine matters?

Mr. Allan: I am.

Mr. Forrestall: Who is the counsel? Who is in there fighting like hell for it—these are jobs!

Mr. Allan: I understand that, and I am fighting like hell for the marine administration and I am going to get my fair share of those projects that will rebuild, or help rebuild the marine infrastructure in Canada. I am working hard at it, and I am going to be successful, I hope.

Mr. Nowlan: Can I follow that, interestingly enough, in a very positive way?

The Chairman: Yes.

Mr. Nowlan: Then, you are called in, I gather, or you will be, on an ad hoc basis, when there is a marine project before the officials, and to continue what Mr. Chairman mentioned, is there, as a permanent member of this committee—and we are talking about the committee of officials now . . . a permanent member from Transport in general, and who is he?

Mr. Allan: Yes, it is Arthur Kroeger, the deputy minister.

Mr. Nowlan: So, no section of Transport has a permanent member, I mean, land, surface or air and marine. You are all there, sort of equal, and you are called in. And the deputy minister, who has not many other things on his plate, like western transportation or anything else, he is the permanent member of officials?

Mr. Allan: Yes, sir.

Mr. Forrestall: Let us get the deputy minister here and probe his prejudices.

The Chairman: I am sure he does not have any.

Mr. Nowlan: Could I ask one other question then? Is the committee, Mr. Allan, a committee of deputy ministers?

Mr. Allan: Yes.

Mr. Nowlan: How many?

Mr. Allan: A gaggle. I cannot recall. The six areas.

Mr. Nowlan: Six to eight.

[*Traduction*]

principe de base, il me semble que ce programme très direct peut s'appliquer conformément aux engagements donnés.

Le président: Monsieur Allan, puis-je vous poser une question? Vous n'êtes pas obligé d'y répondre. Êtes-vous membre du Comité de mise en oeuvre, constitué de fonctionnaires?

M. Allan: Non monsieur.

M. Forrestall: Qui représente les intérêts des transports maritimes?

M. Allan: Moi-même.

M. Forrestall: Qui défend cette cause? Qui se bat pour elle . . . Il y a là des emplois!

M. Allan: Je comprends cela, et je lutte de toutes mes forces pour l'administration du transport maritime, et je compte obtenir une part juste de ces projets, afin de reconstruire, ou d'aider à reconstruire l'infrastructure maritime du Canada. Je m'y consacre de toutes mes forces, et j'espère que mes efforts seront couronnés de succès.

M. Nowlan: Puis-je ajouter autre chose à cela, un commentaire très positif, ce qui pourrait vous surprendre peut-être . . .

Le président: Oui.

M. Nowlan: On vous convoque alors, ou vous le serez, compte tenu des circonstances, c'est-à-dire lorsque les fonctionnaires examineront un projet des transports maritimes; et pour poursuivre ce qu'a dit le président, est-ce que ce Comité—nous parlons maintenant du Comité de fonctionnaires—comprend un membre permanent représentant le Ministère des transports en général et de qui s'agit-il?

M. Allan: Oui, il s'agit de M. Arthur Kroeger, sous-ministre.

M. Nowlan: Par conséquent, aucune division des transports ne compte de membre permanent; je parle des transports de surface, ou aériens ou maritimes. Vous avez donc tous le même statut lorsque l'on vous convoque. Et le sous-ministre n'a pas beaucoup d'autres atouts en main, comme le transport dans l'ouest, par exemple, est parmi ces fonctionnaires un membre permanent, n'est-ce pas?

M. Allan: Oui, monsieur.

M. Forrestall: Convoquons le sous-ministre ici et voyons quels sont ses préjugés.

Le président: Je suis sûr qu'il n'en a aucun.

M. Nowlan: Pourrais-je poser une autre question maintenant? Le comité, monsieur Allan, est-il un comité de sous-ministres?

M. Allan: Oui.

M. Nowlan: Combien y en a-t-il?

M. Allan: Très peu. Je ne m'en souviens pas exactement. Il représente les six domaines.

M. Nowlan: Six à huit.

[Text]

Mr. Allan: The six main areas mentioned in the minister's budget.

The Chairman: That has been a rather unstructured discussion, but I think it was a rather good one in many respects too. It shows one of the benefits of a smaller committee at least, because we have more latitude and time. Mr. Forrestall, second round.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if we could have printed a dictionary, with the department's views on and interpretation of what the words "fast tracking" and "gaggle" . . . I do not like the term bureaucrat, but whoever invented that and the fellow who invented "prioritize" should be made to eat gruel every day for six months.

The Chairman: I suspect those words came out of the bureaucracy.

Mr. Forrestall: I know they do, but I would like to have a dictionary so that we might understand it ourselves. Mr. Chairman, the other day I made a suggestion—not privacy at all—with respect to the availability to this committee of a table. A table that might contain some of the acts—I listed I think 16 different acts that uncover the areas of our concern in Transport, including the marine side.

Frequently members, Mr. Allan, are having to get up and leave. They want a copy of the Canada Shipping Act, or an office consolidation . . . they want to check something. You have to either go to the library or go to your office, and it is a bit of a delay and an inconvenience. Hence, the suggestion that we consider the development of what type of—I called it a library, but background information accessible and immediately available to the members from time to time when they require it.

I am advised, on pursuing the matter, nobody has this type of library information base, short of having to impose upon the committee the cost of buying—I do not really understand this, but buying or purchasing such acts or office consolidations.

Among the list of 16, there were a number that generally fall within marine administration, and they are—well, for example, a copy of the Canada Shipping Act, a copy of the Canada Ports Corporation Act, and the regulations, the office consolidation that is perhaps, for our purposes, as useful if not more useful.

Could the marine administrator indicate, Mr. Chairman, whether or not it would be possible for at least his side of Transport, or within Transport, to help us or assist us in the development of such a library, such a selection of acts and bills. I am thinking of the National Transportation Act, Canada Shipping Act—not the Aeronautics Act but the Air Canada Act, the Railway Act—a copy of the Combines Investigation Act, for example. We have had a requirement for this. Is there a physical capacity or assistance we might render us resolving this?

[Translation]

M. Allan: Les six principaux domaines sont mentionnés dans le budget du ministre.

Le président: Cette discussion n'était pas vraiment structurée, mais je pense qu'elle était assez intéressante à bien des égards; il est donc utile d'avoir des comités plus restreints, ne serait-ce que parce que nous disposons de plus de latitude et plus de temps. Monsieur Forrestall pour un second tour.

M. Forrestall: Monsieur le président, pourrions-nous faire imprimer un dictionnaire donnant le point de vue et l'interprétation du ministère quant aux termes anglais *fast tracking* (accélération du processus) et *gaggle* (caquet) . . . je n'aime pas le terme *bureaucrat* (bureaucrate) *prioritize* (accorder la priorité à), mais celui qui les a inventés devrait être condamné à manger du gruau tous les jours pendant six mois.

Le président: Ces termes ont sûrement été inventés par la bureaucratie.

M. Forrestall: Je le sais, et j'aimerais avoir un dictionnaire pour que nous puissions nous comprendre. Monsieur le président, l'autre jour, j'ai fait une proposition qui n'a rien de secret, quant à la possibilité de mettre un bureau à la disposition de ce comité. Il pourrait contenir certaines des lois—j'ai vu que seize différents textes législatifs visent les domaines qui nous préoccupent dans les Transports, y compris les transports maritimes.

Très souvent, monsieur Allan, les membres du Comité doivent quitter la salle de délibérations. Ils ont besoin d'un exemplaire de la Loi sur la marine marchande du Canada, ou un texte codifié, pour le travail de bureau—où ils souhaitent vérifier quelque chose. Il faut soit se rendre à la bibliothèque, soit à son propre bureau, ce qui crée des retards et qui n'est pas commode du tout. C'est pourquoi je propose que nous envisagions la création de . . . j'ai parlé d'une bibliothèque, il s'agirait d'une documentation de base accessible immédiatement aux membres du comité qui en auraient besoin.

J'ai examiné cette question, et on m'a dit que personne ne dispose de ce genre de bibliothèque de base, à moins d'imposer ce coût au Comité . . . je ne comprends vraiment pas cela, mais l'achat de ces lois ou de ces codifications internes . . .

Parmi les seize lois, un certain nombre concernant en général l'administration des transports maritimes, et il existe . . . par exemple un exemplaire de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur la société canadienne des ports, ainsi que les règlements, la version codifiée qui est peut-être plus utile pour notre travail.

L'administrateur du transport maritime pourrait-il nous dire, monsieur le président, s'il serait possible que du moins de son côté des transports il nous aide à créer une telle bibliothèque, à choisir ces lois et projets de loi. Je pense à la Loi nationale sur les transports, à la Loi sur la marine marchande du Canada—pas la Loi sur l'aéronautique mais la Loi constituant Air Canada, la Loi sur les chemins de fer—un exemplaire de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, par exemple. Nous en avons besoin. Pourrait-on nous offrir des services ou nous aider à résoudre cette question?

[Texte]

Mr. Allan: Why, we would be pleased to assist the committee in the development of a listing or whatever of all of the acts that relate to the marine business. Indeed, we would offer any assistance we could in that regard. There are, I agree, a wide number of acts, from pilotage authorities, through ports, to the Canada Shipping Act and so on.

Mr. Forrestall: Could we have our distinguished clerk touch base with one of your officials? Perhaps you could indicate someone with whom she might touch base, to pursue this other than here in committee.

Mr. Allan: I assume that your request would be for us to sort of define a listing of all the applicable pieces of legislation in the marine business. Do I understand correctly?

• 1030

Mr. Forrestall: Yes, and to assist us in securing office consolidations or copies of those acts and frequently used regulations, that type of thing.

Mr. Allan: You could get quite a large . . .

The Chairman: We want just a basic library that we will put on wheels here, so that it will be available to members. And, Mr. Forrestall, the clerk gave me the same advice; I just find it incomprehensible that there are not copies of those available, and I am prepared to take it up with Madam Speaker, and if the House cannot make them available to us I will sign the damned order for them and fight about the payment of it afterward. It just does not make any sense to me that that kind of information is not readily available to committees.

Mr. Forrestall: I have noted—you will be interested, in passing—at the bottom of my note to our distinguished chairman last week, “perhaps a maximum of 25 pounds might be considered.”

Mr. Flis: On a point of order, I would like to ask Mr. Forrestall whether he tried the parliamentary Library, usually they are pretty good about pulling things like that.

The Chairman: We have not tried them, but normally they are not responsible for the distribution of that sort of thing. They are a lending library. I do not know whether they have copies available to give out. I really do not think it is the responsibility of the Library, it seems to me that it is the responsibility of the House of Commons, through their distribution branch. But we will pursue it and we will get them, I can assure you of that.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Allan. We would all appreciate it; if you can be of assistance, we will be grateful.

Mr. Chairman, can I perhaps get back on track?—whether it is fast or otherwise. I suspect that this will be a slow track. Senator Mark Hatfield recently reintroduced a favourite acorn of his, and that has to do with the elimination of tolls on the U.S. sections of the seaway. I know this is a lengthy process, but this time around Senator Hatfield’s proposal seems to have

[Traduction]

M. Allan: Nous serions très heureux d’aider le Comité à établir une liste de toutes les lois concernant le transport maritime. Nous ferons tout notre possible pour vous aider. Il existe, j’en conviens, une grande diversité de lois, depuis l’administration du pilotage jusqu’à la Loi sur la marine marchande en passant par les ports, et ainsi de suite.

M. Forrestall: Notre greffier pourrait-il communiquer avec l’un de vos fonctionnaires? Vous pourriez peut-être lui dire avec qui elle pourrait communiquer pour que cette question soit examinée ailleurs qu’ici, au comité.

M. Allan: Vous voudriez donc que nous établissions une liste de toutes les mesures législatives visant le transport maritime. Est-ce bien cela?

M. Forrestall: Oui, et à nous aider à obtenir une codification administrative des exemplaires des lois et des règlements souvent utilisés, et ainsi de suite.

M. Allan: Vous pourriez obtenir beaucoup de . . .

Le président: Nous voudrions simplement une bibliothèque de base, qui serait un meuble roulant, afin que les membres du Comité puissent y avoir accès. Et, monsieur Forrestall, le greffier m’a fait la même recommandation que vous, je ne comprends pas du tout pourquoi nous ne pouvons pas disposer de tels exemplaires, et je suis disposé à soumettre votre question à madame l’Orateur, et si la Chambre ne veut pas les mettre à notre disposition, je serai prêt à signer le bond de commande pour me battre plus tard au sujet du paiement. Il est absurde que ce genre de renseignement ne soit pas facilement accessible aux comités.

M. Forrestall: J’ai indiqué—cela vous intéressera en passant—au bas de ma note à notre éminent président la semaine dernière, «Nous pourrions envisager peut-être un maximum de 25 livres.»

M. Flis: J’invoque le Règlement. Je voudrais demander à M. Forrestall s’il s’est adressé à la Bibliothèque du Parlement, qui s’occupe en général très bien de ce genre de questions.

Le président: Nous n’avons pas encore essayé cette possibilité, mais normalement cette bibliothèque n’est pas chargée de la distribution de ce genre de choses. Elle possède un service de prêt. Je ne sais pas si elle serait prête à donner certains exemplaires. Je ne pense pas vraiment que ce soit là une responsabilité de la Bibliothèque, mais plutôt celle de la Chambre des communes, par le biais de la section des documents parlementaires. Mais nous allons examiner cette question, et je peux vous assurer que nous obtiendrons ces textes.

M. Forrestall: Je vous remercie, monsieur Allan. Nous serions très heureux et très reconnaissants de votre aide.

Monsieur le président, je pourrais peut-être reprendre la question à l’ordre du jour, dans un processus accéléré ou non . . . Mais il sera sans doute plutôt lent. Le sénateur Mark Hatfield a repris récemment une question qui lui tient à cœur, il s’agit de la suppression des droits de passage sur les parties américaines de la voie maritime. Je sais que ce processus

[Text]

more support than it did when it was raised a few years ago. Does Canada have a general position?—and I am asking this question against the background of our proposals for cost recovery, for example, on the St. Lawrence River. Are we trying to develop, within Marine Transport, a general philosophy with respect to specific questions, such as removal of the tolls on the Seaway, how we go about paying for the services that we provide for shippers, do we have a position on the elimination of tolls? If so, what can the administrator indicate to us, Mr. Chairman, with respect to that proposal?

Mr. Allan: Mr. Chairman, there is no intention of eliminating the tolls on the river or the Seaway. The Seaway is a Crown corporation charged with being self-sufficient and, therefore, the users of that system should, indeed, pay for the services that are being rendered.

With regard to the bigger question of cost recovery, there will be no new initiatives in cost recovery during the 6 and 5 program, and the application of a cost recovery program after 6 and 5 will have to be reconsidered at that point under whatever guidelines are established by the government for when we come out of 6 and 5. There is, indeed, a general philosophy within the transportation system that cost recovery is one way to achieve greater productivity and greater efficiency in the transportation system. We have recently had legislation with regard to the Canada Ports Corporation, and part of that legislation was the requirement that individual ports be fully financially self-sufficient, able to recover all of their charges, and that act is in the process of being implemented.

• 1035

When you look at the Canada harbours and ports versus the public ports, you see a different level of charging at the present time. That will have to be made more equitable in the future so that, while you have a port like, for example, Saint John, New Brunswick, which is fully costed and charging users its full cost, you have other ports in other areas where that is not the case. So you get distortions in the transportation system through the diversion of traffic, or from one port that is fully costed to a port which is not fully costed. And so I think for the transportation system to develop in the future, we will have to move into more equitable and a more consistent cost-recovery program across the system.

I think what a cost recovery system would do is that it makes the people who administer that system, people like myself, more responsive to the marketplace. We are more responsive to the user; we are concerned about what the users' needs are, and so on. And, indeed, it puts pressures on the administration to do that; to satisfy the users in a more economic and productive way. That is the case when you are continually looking to Parliament to fund the activity.

So, I think the bottom line is, speaking philosophically for the development of an efficient marine transportation system,

[Translation]

prendra beaucoup de temps, mais cette fois-ci la proposition du sénateur Hatfield semble trouver plus d'appui que lorsqu'elle avait été faite il y a quelques années. Quel est le point de vue général du Canada à cet égard? Je pose cette question dans le texte de nos propositions de recouvrement des coûts, par exemple, sur le Saint-Laurent. Est-ce que l'administration du transport maritime essaie de mettre au point un principe général concernant des questions précises comme la suppression des droits de passage sur la voie maritime, les modalités de paiements pour les services que nous offrons aux affrêteurs; avons-nous par exemple décidé de supprimer les droits de passage? Dans l'affirmative, que pourrait nous dire l'administrateur au sujet de cette proposition, monsieur le président?

M. Allan: Monsieur le président, nous n'avons pas l'intention de supprimer les droits de passage sur le fleuve ou sur la voie maritime. Cette dernière est une société de la Couronne responsable de son autonomie financière, et par conséquent les utilisateurs de ce système devraient payer les services qui leur sont offerts.

En ce qui concerne la plus vaste question du recouvrement des coûts, il n'y aura pas de nouvelles initiatives à cet égard au cours du programme des 6 et 5 p. 100, et par la suite il faudra réexaminer la situation d'après les directives établies par le gouvernement une fois que ce programme sera terminé. Il existe un principe général, dans les transports, selon lequel le recouvrement des coûts est un moyen d'assurer une plus grande productivité et une plus grande efficacité du système. Nous avons récemment adopté une loi concernant la Société canadienne des ports, qui prévoyait, entre autres dispositions, que chaque port soit entièrement autonome pour les questions financières, et capables de recouvrer ces frais; et cette loi est en train d'être mise en vigueur.

Actuellement les frais d'utilisation des ports sont d'un niveau différent, qu'il s'agisse de ports fédéraux ou de ports publics. Il faudra que le système devienne plus équitable à l'avenir; par exemple, tandis qu'un port comme celui de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, fait payer le plein tarif à ses utilisateurs, ce n'est pas le cas dans d'autres ports, dans d'autres régions. Pour ces raisons, des navires évitent les ports qui font payer le plein tarif, ce qui déséquilibre le système des transports. À l'avenir nous devons donc nous orienter vers un programme plus équitable et plus uniforme de recouvrement des coûts, dans l'ensemble du réseau.

Grâce au recouvrement des coûts, ceux qui gèrent ce système, des gens comme moi-même, réagiraient davantage au marché. Nous sommes plus sensibles aux besoins des utilisateurs, et l'administration est incitée à les satisfaire de façon plus rentable et plus productive. C'est ce qui se passe lorsque l'on demande toujours au parlement de subventionner une activité.

Par conséquent, essentiellement, pour créer un système efficace de transport maritime, le programme de recouvrement

[Texte]

that the cost recovery program as was envisaged in the National Transportation Act, is a logical way to go to increase the efficiency and productivity of the system.

Mr. Forrestall: I would take from all that nothing philosophical at all, perhaps bottom line reality, but that our attitude will be to stay with the narrower, easily definable, base for cost recovery than to go generally in the direction of "Senator" Hatfield, who is proposing the broadest base possible within the transport industry for the recovery of cost. It is an interesting debate.

I hope you are right. What you have said seems to make some sense. I hope we are not in the process of doing that, putting ourselves in the danger of driving traffic away from our existing facilities into other routes. I think, for example, of the product loss to the Mississippi barge system. It is a question that members of the committee, Mr. Chairman, will want to watch in its development from time to time and perhaps ask further questions. I think it is important to the general community of interest that they be aware of the department's thinking with respect to these broad questions.

I appreciate that, as I mentioned the last time I was here, Mr. Chairman, it must be very difficult for administrators to operate with an obsolete, out of date and almost completely irrelevant National Transportation Act. As with the broad areas, it is very difficult to operate under guidelines and philosophies written in the late 1950s and early 1960s. As I have said to others, I repeat to you, in your advocacy role and with your great persuasive charms and capacities, suggest to the minister once in a while, Why in the name of all that is holy, do we not get on with putting the horse out in front of the cart? He is getting a little tired of pushing it. I appreciate that response, because I am concerned about it.

• 1040

The Chairman: I think Mr. Allan wanted to comment on your ...

Mr. Allan: I just wanted to make one further remark. Knowing what the economic impact of such a policy is going to be, such as diversion through the Mississippi and so on, I think it is terribly important to understand that fully, while in the planning phases of this kind of activity. And I could not agree more with Mr. Forrestall on that point, Mr. Chairman. One has the same problem within Canada, it seems to me. There can be diversions from one port to another, from one part of the country to another, because of these distortions. And those are the kinds of things I think are terribly important for us to understand. It is important for a person like myself to do that analysis, understand that process, and then offer sound professional advice for ministers on decisions on that score. So I agree completely that the economic impact of such a study is terribly important.

Mr. Forrestall: Well, I share your view, and I appreciate your comments very much. It will be an area that we will follow with some interest.

[Traduction]

des coûts qu'avait envisagé la Loi nationale sur les transports constitue le moyen logique d'accroître l'efficacité et la productivité du système.

M. Forrestall: Je retiendrai surtout les éléments concrets de votre argument, mais je voudrais préciser que nous préférons nous en tenir à la solution plus étroite, facilement définissable, celle du recouvrement des coûts, plutôt que de nous orienter vers ce que propose le sénateur Hatfield, soit une base la plus large possible, dans l'industrie du transport, pour le recouvrement des coûts. Mais cela soulève une discussion intéressante.

J'espère que vous avez raison. Ce que vous avez dit semble sensé. J'espère que nous ne sommes pas en train de détourner le mouvement des navires vers d'autres circuits. Je pense, par exemple, aux pertes subies par le système des barges sur le Mississippi. Monsieur le président, les membres du Comité souhaiteront examiner cette question, et son évolution, pour poser peut-être d'autres questions. Il est important, me semble-t-il, pour le bien de toute la collectivité qu'ils soient mis au courant de ce que pense le ministère à propos de ces grandes questions.

Comme je l'ai dit la dernière fois que j'étais ici, monsieur le président, je comprends fort bien que les administrateurs aient beaucoup de mal à utiliser la Loi nationale sur les transports, qui est désuète et presque plus du tout pertinente. Sans parler des questions générales, il est très difficile de fonctionner d'après des directives et des orientations rédigées à la fin des années 50 et au début des années 60. Comme je l'ai dit à d'autres déjà, et comme je vous le répète, vous pouvez défendre cette cause, et fort de votre don de persuasion et de vos grandes capacités, pourquoi ne diriez-vous pas de temps en temps au ministre qu'il faudrait vraiment cesser de mettre la charrue avant les boeufs? Il doit être fatigué de la tirer. J'en suis certain, car cette question me préoccupe fort.

Le président: Je pense que M. Allan voulait dire quelque chose au sujet ...

M. Allan: Je voulais seulement faire une autre observation. Compte tenu de l'impact économique d'une telle politique, comme le détournement vers le Mississippi, il faut tenir compte de tous les éléments au moment de la planification. A ce sujet, je suis parfaitement d'accord avec M. Forrestall, Monsieur le président. Le problème est absolument le même au Canada. Les distortions peuvent amener des détournements d'un port vers un autre, d'une région du pays vers une autre. Il faut en être pleinement conscient. Il faut qu'une personne qui se trouve dans ma situation comprenne parfaitement le processus et soumette des avis éclairés au ministre chargé de prendre les décisions qui s'imposent. Donc, une telle étude sur l'impact économique est terriblement importante.

M. Forrestall: Merci de votre observation. Nous suivrons les événements avec beaucoup d'intérêt.

[Text]

Can I ask the administrator and his officials, Mr. Chairman, to turn their minds to at least two of the most recent inquiries into sea accidents, marine accidents—the *Hudson Transport* and the *Arctic Explorer* inquiries. With respect to the *Hudson Transport*, it is now some six or seven months since the learned judge's recommendations were made available and the department responded to them. There were 37, and I am not sure that we want to go through all of them, but I am essentially looking for an update. Have we decided yet, for example, what we will do about setting a useful, safe life-age on inflatable life rafts or will we stay, as was recommended, that there be an upgraded inspection of these after ten years? Is it not possible to put a useful, safe life-age on items such as inflatable life rafts?

Mr. Allan: I will ask Mr. Quail to comment. Maybe, while he is searching for some information, perhaps I can . . .

Mr. Forrestall: There are studies that are going on?

Mr. Allan: Yes. There are studies going on. Last time I appeared before the committee there were some questions about the accident investigation process within the marine administration, and the apparent dichotomy between what was going on in marine and what was planned for the air mode, and so on. I think the minister has agreed to pursue the changes in the air mode first, and then carry out following studies for marine and the other modes of transportation. And to get ourselves in a position to react to that philosophy of the minister, we are undertaking a study of the accident investigation process, in marine, to find ways to make it more open—having some thoughts with regard to how the preliminary inquiry process is carried out—and to make it more effective and look at the desirability and ways and means of matching what we do in marine with what will be done in other modes of regulated transport. That study is under way, it is at the very early stages.

The last time I appeared before the committee, I was impressed with the views of the committee on that process. I came away feeling the members did not feel that it was open. They did not feel that it was effective, and they felt some changes should be made. Simply to report in general, we are proceeding down a road at the end of which, hopefully, we will be able to correct or remedy many of the shortcomings in the existing process.

Mr. Forrestall: Could I ask the Administrator, Mr. Chairman? Is, in fact, what you are saying related to the agreement by the department and the minister to the recommendation of Judge Hugessen in this case, that there be an immediate and complete review of the Canada Shipping Act? The minister's response to that, of course, as well, was one of general agreement, and indicated that drafting of a related material with respect to such a review would be completed shortly. Could I ask, specifically, if that drafting has been completed? I am trying to get at whether or not we are making progress, and what is the state of that progress with respect to this very broad requirement. I recognize the minister said it would take about two years to complete the overall work and that it would

[Translation]

Je voudrais maintenant examiner avec l'administrateur et ses collaborateurs deux des plus récentes enquêtes sur des accidents maritimes, ceux qui ont impliqué le *Hudson Transport* et l'*Arctic Explorer*. En ce qui concerne le *Hudson Transport*, il s'est maintenant écoulé six ou sept mois depuis que les recommandations du juge ont été publiées et que le ministère a eu l'occasion de réagir. Il y avait 37 recommandations, je ne pense pas qu'il faille en donner la liste ici. Je veux simplement savoir où nous en sommes. Par exemple, avons-nous décidé de fixer une durée maximum sécuritaire pour les canaux pneumatiques ou avons-nous décidé de nous en tenir, comme il a été recommandé, à une inspection tous les dix ans? N'est-il pas possible de fixer une durée maximum sécuritaire pour les canaux de sauvetage pneumatiques?

M. Allan: Je puis demander à M. Quail de répondre à la question. En attendant qu'il se retrouve dans ses notes . . .

M. Forrestall: Il y a des études en cours?

M. Allan: Oui. La dernière que j'ai comparu devant le Comité, il a été question du processus d'enquête sur les accidents dans le secteur maritime et des différences qui existent entre le secteur maritime et le secteur aérien, par exemple. Je pense que le ministre a décidé de procéder à des changements dans le secteur aérien d'abord, pour ensuite s'attaquer au secteur maritime et aux autres secteurs. Afin d'être en mesure de suivre la démarche du ministre, nous avons décidé d'examiner de près le processus d'enquête des accidents dans le secteur maritime et d'essayer de le rendre plus ouvert. Nous étudions, par exemple, le stade de l'enquête préliminaire. Nous essayons de voir comment nous pourrions profiter de l'expérience des autres modes de transport réglementés. Cette étude en est au stade préliminaire.

J'ai été très impressionné par les vues des membres du Comité à ce sujet. J'ai eu la nette impression que, selon les membres du Comité, le processus n'était pas suffisamment ouvert. C'est la raison pour laquelle, selon eux, il n'était pas efficace et demandait des changements. En réponse à ces préoccupations et de façon générale, nous nous sommes engagés dans une voie qui nous permettra, nous l'espérons, de corriger les faiblesses du système.

• 1045

M. Forrestall: Pourrais-je poser la question à l'administrateur, monsieur le président? Ce que vous dites a-t-il trait, en fait, à l'accord donné par le ministère et par le ministre à la recommandation du juge Hugessen dans l'affaire en question, recommandation aux termes de laquelle la Loi sur la marine marchande du Canada devrait être immédiatement et complètement révisée? Le ministre a marqué son entière approbation, et a fait savoir qu'il serait procédé, dans les plus brefs délais, à l'élaboration d'un texte portant sur cette révision. Pourrais-je donc vous demander si ce texte a été rédigé? J'essaie de savoir si l'affaire est en cours, et à quel point nous en sommes au juste dans une question d'une aussi large portée. Je sais que le ministre a déclaré qu'il faudrait environ deux ans pour

[Texte]

be released in the form of a white paper, but the more immediate stuff that the minister has undertaken to introduce some time ago "very shortly", where does that stand? There are two different questions there.

Mr. Allan: I will ask Mr. Quail to comment. I assume you are referring to the Canada Shipping Act amendments?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. R. Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Department of Transport): I really think, Mr. Chairman and and Mr. Forrestall, there were three issues. There is the one that the Administrator was talking about relating to the accident investigation and getting on with that whole process and that review, and Mr. Allan has indicated the status of that.

Mr. Forrestall: Sorry, I said two questions, there really are three.

Mr. Quail: Three, that is right.

The accident investigation, Mr. Allan has given you the progress on that, and I think it is moving ahead as he has indicated.

There were two other parts then. There is the Canada Shipping Act amendments; and then the white paper, I think, refers to the Maritime Code development, and the undertaking on the Maritime Code development, with respect to the drafting of the white paper, is under way. It is continuing to progress with the books that we have in place, and we would hope to see that on the street within the next year. That is the game plan.

Mr. Forrestall: I am sorry, could I just back you up for a minute to make sure that I do understand you. The amendments...

Mr. Quail: I will come to that.

Mr. Forrestall: All right.

Mr. Quail: The final one, which is probably the more immediate one that you are referring to, is the amendments to the Canada Shipping Act. Those amendments to the Canada Shipping Act are in drafting. If you really want to know, we are into about the fifth draft; it is nearing completion. They are being drafted in both official languages. We would hope, from a marine point of view, to have that finished this summer—early summer—at which time we would present it to the minister, and then he would take it up with his colleagues with respect to introduction into the House.

Mr. Forrestall: Then the earliest that that could happen would be the fall? I am prompted to ask you, have you been told not to put any more legislation on the Order Paper until we finish this overly long session of Parliament that we are currently in?

That is good; I am pleased progress is being made. I hope those amendments can be brought at the earliest possible time; they are very key and very important to the industry.

Coming back...

[Traduction]

terminer cet ouvrage, qui paraîtrait sous forme de Livre blanc, mais qu'en est-il du texte dont le ministre avait dit, il y a quelque temps, qu'il serait présenté «sous peu»? Je pose là deux questions distinctes.

M. Allan: Je laisserai à M. Quail le soin de commenter. J'imagine que vous parlez des amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. Forrestall: C'est bien cela.

M. R. Quail (commissaire adjoint, Garde côtière canadienne, ministère des Transports): Je pense qu'en réalité, monsieur le président et monsieur Forrestall, il s'agit de trois questions distinctes. La première, celle dont parlait l'administrateur, porte sur l'enquête sur les accidents et la mise en marche d'un processus de révision, et M. Allan a précisé où en étaient les choses.

M. Forrestall: Excusez-moi, je parlais de deux questions, mais il y en a trois, en réalité.

M. Quail: Oui, c'est bien cela.

M. Allan vous a donc dit où en était l'enquête sur les accidents, et je pense que les travaux avancent comme il l'a dit.

Mais il y avait deux autres volets à la question, l'un, sur les amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada, et le Livre blanc, d'autre part, et ce Livre blanc est en cours d'élaboration. Nous continuons à y travailler, en nous basant sur les ouvrages qui existent déjà, et espérons pouvoir le publier au cours de l'année prochaine. Ce sont là nos projets.

M. Forrestall: Excusez-moi, permettez-moi de vous arrêter pendant un instant pour m'assurer que j'ai bien compris. Les amendements...

M. Quail: J'y viens tout de suite.

M. Forrestall: Très bien.

M. Quail: Ce dernier volet de votre question, celui qui vous intéresse sans doute de la façon la plus immédiate, porte sur les amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ces derniers sont en voie d'élaboration et pour être plus précis, nous en sommes à la cinquième version; la fin est donc en vue. Ils sont rédigés dans les deux langues officielles. Nous espérons en avoir terminé, en ce qui concerne la marine, au début de l'été, et les soumettrions alors au ministre, et c'est lui qui à ce moment-là s'entendrait avec ses collègues pour les présenter à la Chambre.

M. Forrestall: Ceci ne pourrait donc se faire, au mieux, qu'à l'automne? Je voudrais vous demander si on vous a donné pour instruction de ne pas placer plus de projets de loi au Feuilleton, jusqu'à ce que nous voyions la fin de cette session parlementaire démesurément longue dans laquelle nous nous trouvons?

Mais je suis content qu'on avance avec ce travail. J'espère que ces amendements pourront être introduits le plus tôt possible, car ils sont d'une importance cruciale pour la marine.

Pour en revenir...

[Text]

The Vice-Chairman: One more question and that is it, and then we will switch.

Mr. Forrestall: But I have . . .

The Chairman: Well, you will come on in the third round; that is all right.

Mr. Forrestall: Let me put it this way; let me ask sort of another frilly little philosophical question. We still do not have an independent inquiry process fully in place for the year. Some day we may have one, but still at this point in time we do not have it. Again, I call upon the officials, Mr. Chairman, to strongly support—if not adjoin—at least parallel development of similar principles within the marine mode. And could, Mr. Chairman, the Administrator direct a comment towards that subject-matter, bearing in mind my own, as a matter of fact, strengthening view that we should have a commission responsible for all Transport related incidents, with the responsibility, authority and power to take that initial first decision as to how and under what circumstances accidents should be investigated? But knowing we cannot get that, are you advocating the development in parallel of similar principles within the marine?

• 1050

Mr. Allan: On the examination I referred to earlier, basically what we are trying to do there is to define the best way of improving the impartiality and openness of the system and to examine the desirability of developing a process which is consistent with that being used in other modes of regulated transport—i.e., air—then having a process, if there are special character and special characteristics in the marine industry, to be able to cater for those special characteristics within that context.

I think, when you look at various modes of transportation, just like various segments of industry, you find that each one of them has a culture, a personality and special requirements. We would like to be able, if there are those special requirements, to incorporate them in the process; and then, based on those recommendations, we would then proceed to implement them, presumably.

There is another problem in the sense that, in the marine administration, we have the responsibility for regulating marine transport, for writing the regulations and for inspecting them and then inspecting the accidents that occur. One can question, I think, whether all those activities should be within one administration or should be with some more independent group.

It is those kinds of issues, Mr. Chairman, we want to examine and resolve in a way which is consistent with processes being used in other modes of transport.

Mr. Forrestall: Just very briefly, in terms of timing, would you see that coming in tandem with the final books of the new maritime code; i.e. two or three years down the road?

[Translation]

Le vice-président: Encore une seule question, et ce sera le tour d'un autre.

M. Forrestall: Mais j'ai . . .

Le président: Eh bien, vous reprendrez la parole au troisième tour.

M. Forrestall: Je voudrais vous poser une question à connotation philosophique: nous n'avons toujours pas mis en place cette année un processus d'enquête indépendant. Nous en aurons peut-être un un jour, mais nous n'en n'avons pas pour le moment. Je voudrais de nouveau insister auprès des responsables du ministère, monsieur le président, pour qu'il fasse tout ce qui est dans leurs moyens pour mettre en place des principes semblables dans la marine. Est-ce que l'Administrateur pourrait, monsieur le président, faire un commentaire sur la question, compte tenu de l'opinion que j'ai exposée aux termes de laquelle nous devrions avoir une commission responsable pour tous les accidents relatifs au transport, une commission qui aurait la responsabilité et l'autorité de décider, en premier, dans quelles circonstances et comment l'enquête sur les accidents devrait procéder? Mais sachant que nous ne pouvons obtenir cela, préconisez-vous le développement parallèle de principes semblables dans la marine?

M. Allan: Pour ce qui est de l'examen dont j'ai parlé tout à l'heure, nous essayons, pour l'essentiel, de trouver le meilleur moyen pour rendre le système plus impartial et plus ouvert, et pour chercher dans quelles mesures il est souhaitable de mettre en place un processus analogue à ceux qui sont utilisés dans d'autres modes de transport réglementés, par exemple les services aériens, que ce processus, si la marine a ses caractéristiques propres, les prenne en compte dans ce contexte.

Si vous considérez les différents moyens de transport comme autant de secteurs d'une industrie, vous constatez que chacun a sa culture, sa personnalité et ses besoins propres. Si ces derniers existent, nous voudrions en tenir compte dans ce processus et, sur la base de ces recommandations, nous procéderions sans doute à leur mise en oeuvre.

Il existe une autre difficulté en ce sens que, dans l'administration de la marine, nous avons pour tâche de réglementer les transports maritimes, d'élaborer les règlements, de procéder aux inspections, et d'enquêter sur les accidents lorsqu'ils surviennent. On peut se demander, je crois, si toutes ces activités devraient être regroupées au sein d'une administration, ou devraient relever d'un organisme plus indépendant.

C'est ce genre de questions sur lesquelles nous voudrions nous pencher, monsieur le président, et que nous aimerions résoudre de façon compatible avec les processus en usage dans d'autres moyens de transport.

M. Forrestall: Pourriez-vous me dire en quelques mots comment vous envisager le calendrier? Pourriez-vous parvenir à cela concurremment avec les versions définitives du nouveau code maritime, à savoir d'ici deux ou trois ans?

[Texte]

Mr. Allan: I would hope it would be earlier than that.

Mr. Forrestall: So do I.

Thank you, Mr. Chairman. Could I have a third round?

The Vice-Chairman: Yes, I have you down for the next round, Mr. Forrestall.

I call on the member for Northumberland—Miramichi, Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Thank you, Mr. Chairman. I just have one or two questions, I think, that are rather specific, and I will direct them to Mr. Allan. But he may want Mr. Quail to answer them. They concern the placement and maintenance of navigational aids in the Miramichi estuary.

I hear rumours there is going to be a change in the method of deploying and maintaining those movable aids. At present, a tender is called and a contract is given; and so far anyway, it has been won by a local entrepreneur.

I do not know the value of the contract. I might ask that someday, later. I do not need to know that today. But I hear that, from the mouth of the river up to the horseshoe, the coast guard is planning now to maintain those aids and deploy those aids themselves, I guess with the *Tupper*.

My editorial comment is that that does not seem to me to make much sense. I would think it would be a rather costly way to do it. If every time there is a problem with a navigational aid, the *Tupper* has to be dispatched, or even a service boat has to be dispatched from Charlottetown, it would seem to me we would be in somewhat of a difficult fix. I also have some difficulty with the idea of taking that work away from a local entrepreneur to put it under the coast guard, so I would like to know if that rumour has any basis in fact; and if it has not, we can quit right there.

Mr. Allan: Mr. Quail.

Mr. Quail: As you know, as a result of, as part of and complementary to the dredging program on the Miramichi, there is an extensive program of new aids in the area, both fixed and floating. The manner in which we are looking at maintaining the new aids that are going into place, some of which are larger than those which were already in . . .

• 1055

One of the options is certainly looking at doing it ourselves, because this may be the most effective manner to ensure that we have the aids properly maintained to the levels we maintain in the other parts of the country. I am not sure, for instance, of the kind of equipment that the present contractor has to maintain the size of the aids that are already there, Mr. Chairman. And this could very well be a determining factor in the manner in which we would look at maintaining the aids. It would be quite correct that the option for the coast guard maintaining them would be, undoubtedly, with the *Tupper*—probably out of Charlottetown. That is where we stand at the

[Traduction]

M. Allan: J'espère que nous pourrons le faire avant.

M. Forrestall: Moi aussi.

Je vous remercie, monsieur le président, pourrais-je avoir le droit de parole au troisième tour?

Le vice-président: Oui, je vous ai inscrit, Monsieur Forrestall.

Je donne la parole au député de Northumberland—Miramichi, M. Dionne.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Je vous remercie, monsieur le président. J'ai une ou deux questions assez spécifiques que j'aimerais adresser à M. Allan, mais celui-ci voudra peut-être demander à M. Quail d'y répondre. Elles portent sur l'installation et l'entretien d'aides à la navigation dans l'estuaire de Miramichi.

D'après des bruits que j'ai entendus, il va y avoir des changements dans les méthodes de déploiement et d'entretien de ces aides mobiles. À l'heure actuelle, on a fait un appel d'offres, il y a en passation de contrat et jusqu'à présent, c'est un entrepreneur local qui l'a obtenu.

Je ne connais pas la valeur de ce contrat, je me renseignerai peut-être par la suite, mais je n'ai pas besoin de la connaître aujourd'hui. Mais on me dit que la garde côtière a l'intention d'installer elle-même ces aides à la navigation depuis l'embouchure de la rivière jusqu'au fer à cheval, avec le «Tupper», je crois.

Je pense, moi, que cela n'a pas de bon sens, que c'est une façon bien onéreuse, et que s'il faut utiliser le «Tupper», ou une vedette de service de Charlottetown, chaque fois qu'une balise est en panne, cela complique les choses. Je vois aussi une objection à enlever cet ouvrage à un entrepreneur local pour le confier à la garde côtière, et j'aimerais donc savoir si cette rumeur est fondée, et si elle ne l'est pas, l'affaire est close.

M. Allan: Monsieur Quail.

M. Quail: Comme vous le savez, à la suite du programme de dragage de la Miramichi, et en complément de ce programme, il existe un vaste projet de radio-navigation dans la région, par balises fixes et flottantes. Pour l'entretien des nouvelles balises qui sont mises en place, dont certaines sont plus grosses que celles qui étaient déjà . . .

L'une des options consiste certainement à nous en occuper nous-mêmes, car c'est peut-être la meilleure façon de nous assurer que les balises seront aussi bien entretenues que dans les autres parties du pays. C'est ainsi que j'ignore si l'entrepreneur actuel dispose du genre de matériel lui permettant d'entretenir des balises de la taille de celles qui sont déjà en place, monsieur le président. Ceci pourrait constituer un facteur décisif dans les critères que nous adopterions pour l'entretien des balises. Si nous devons confier cette tâche à la garde côtière, il est certain qu'il faudrait faire venir le «Tupper» de Charlottetown, probablement. C'est là où en est

[Text]

moment. There is some work and looking being done at the question of maintaining some of those aids ourselves.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Okay, I realize that there are new aids there and that some of them are quite different from what we have had in the past. But I would ask, Mr. Quail, before a final decision is made, that you and I at least have a full discussion on it, so that I can be satisfied and defend, if necessary, the action taken by the coast guard. Because, again, we have trouble enough in the Miramichi finding employment for our people and I do not want to see any work that can be done locally transferred directly to the department or, in fact, to another province.

That may well sound a little bit parochial and I admit that it is. But, when you have a work force of about 18,000, and 9,000 of them are on the unemployment roles, you become a little jittery. In fact, you become a whole lot jittery. So, I would ask that before any final decision is made, I know what is going on and that I have the opportunity to make representations on behalf of my area.

Mr. Allan: We understand that point.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Thank you. That is all Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Nowlan is next but its being 11 o'clock, I wondered if you wanted to take a 5-minute break—for the witnesses—or do you want to carry on?

Mr. Bockstael: Well, I think that if the witnesses want a break, we ought to give it to them. They cannot answer questions very well if they are not comfortable.

Mr. Nowlan: Well, my only problem Mr. Chairman, is that, if we take a break we may run into some more members who have come in and then they will be here a lot longer than if we just continue. Perhaps, as long as they can hold on we might be able to finish this in a relatively short period of time.

The Chairman: Continue. Let us go. Mr. Forrestall, after you.

Mr. Nowlan: I am not going to be quite as cantankerous this time—a little more specific—and then a couple of general questions. Mr. Forrestall touched on a couple of the inquiries and we talked about the life span of life-rafts . . . I was going to ask you, in regard to the Hudson inquiry, and the comments and recommendations there in regard to survival suits. The recommendation is, as I understand it, that there should be survival suits on Canadian merchant marine ships. I would like to know . . . and the minister, as I understand it, sort of approved the proposal but said regulations were going to be prepared. I would like to know what the status of that, specifically, is at this time?

[Translation]

la question, et nous sommes en train d'examiner la possibilité de procéder nous-mêmes à l'entretien de ces balises.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Bon, je comprend bien que de nouvelles balises ont été installées, certaines fort différentes de celles que nous avons eu jusqu'à présent. Mais je voudrais vous demander, monsieur Quail, avant que vous ne preniez une décision définitive, de bien vouloir, pour le moins, en discuter avec moi, afin que je connaisse au moins vos arguments et les approuve, et que je puisse défendre, au besoin, le rôle de la garde côtière. Nous avons suffisamment de difficultés, en effet, à trouver des emplois pour les gens de la région de Miramichi et je ne voudrais pas voir exécuter par le ministère ou, en fait, par une autre province, des travaux qui pourraient être exécutés sur place.

Je semble peut-être prêcher pour ma paroisse, et j'en conviens. Mais avec une main d'oeuvre de 18,000 personnes dont 9,000 sont au chômage, on a des raisons de s'inquiéter. On a même des raisons de se poser de sérieuses questions. Je voudrais donc insister pour être consulté, avant qu'aucune décision définitive ne soit prise, afin de savoir ce qui se passe et de pouvoir intervenir pour ma région.

M. Allan: Nous comprenons votre point de vue.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Je vous remercie, c'est tout, monsieur le président.

Le président: C'est au tour de M. Nowlan, mais il est 11 heures, et je voulais vous demander si vous aimeriez prendre 5 minutes de repos, pour les témoins, ou si vous préféreriez poursuivre?

M. Bockstael: Il me semble que si les témoins veulent une pause, nous devrions la leur accorder. Il leur est difficile de répondre correctement à des questions s'ils ne se sentent pas à l'aise.

M. Nowlan: La seule objection que j'aurais, monsieur le président, c'est que si nous faisons une pause, nous rencontrons d'autres députés qui sont arrivés, et resterons ici beaucoup plus longtemps que si nous poursuivions la séance. Si nous pouvions donc continuer, nous parviendrons peut-être à en finir assez rapidement.

Le président: Bon, nous continuons donc. Après vous, se sera M. Forrestall.

M. Nowlan: Je ne vais chercher querelle à personne, mais poser quelques questions précises, puis des questions plus générales. M. Forrestall a abordé plusieurs de ces questions, et nous avons parlé de la durée des embarcations de sauvetage! J'allais vous poser des questions sur l'enquête Hudson, les commentaires et les recommandations auxquels elle a abouti en ce qui concerne les combinaisons de sauvetage. Tous les vaisseaux de la marine marchande canadienne devraient être pourvus de combinaisons de sauvetage, d'après la recommandation. J'aimerais savoir et je crois savoir que le ministre a donné une approbation de principe à ces propositions, et a dit qu'un règlement allait être élaboré. J'aimerais savoir où en est cette question à l'heure actuelle?

[Texte]

Mr. Allan: Basically, the situation is generally like this: For cargo vessels, the requirement will be for 100% of the crew. And the effective date for that is June 1, 1983. That is an estimated date; that is our plan date. There will be some exemptions to that for small vessels—less than 15 tons. The other exemption would be for vessels limited to short voyages within sheltered, warm-water areas. For passenger and large fishing vessels, the regulations are being developed—they are underway. The requirements will be reviewed by the Marine Safety Advisory Committee, an intergovernmental maritime organization, in the summer of this year. We would like to think that promulgation can be made after that.

The kind of thing that is emerging there is that the immersion suits should be provided for crew members who are subjected to exposure in water.

• 1100

We have a problem with passengers, because you have a large number of passengers; the training needed to put these suits on presents a special problem. So to overcome that, the present forward look would be that we would make provision on passenger vessels for the passengers to be put on enclosed lifeboats, so that they do not become exposed. Of course, immersion suits are to be provided for crew members. As I have said, the provision of immersion suits for passengers presents problems in sizes, training, stowage, and so on. So that is the particular problem we are wrestling with at the moment.

On drill rigs, the requirement is 200% requirement for all people on the rig; that is, two suits for each person on board. They would be stowed in separate locations—one set would be stowed in the quarters, whereas the other set would be stored at lifeboat stations. The effective date for those regulations with regard to new oil rigs is December 1, 1982; with the existing rigs it is November 1, 1983. A lot of the rigs that are undergoing refit and modernization and so on are bringing that up to standard at this point.

With regard to coast guard vessels, immersion suits are required for 100% of the crew. We ordered 906 suits in 1982, and another 1,392 suits in November 1982. They have all been delivered, and we have sufficient numbers to outfit the coast guard vessels completely.

Mr. Nowlan: I appreciate that pretty detailed answer. When I asked the question on survival suits, you came back to me with immersion suits. We are talking about the same thing, although there is a little difference of definition, is there not? Are you and I talking about one and the same thing?

Mr. Allan: I am talking about suits that protect people from hypothermia when they are dumped in cold water; that is what I am talking about.

Mr. Nowlan: Yes. But I think in the *Hudson Transport* they talked about survival suits, and in the *Arctic Explorer* they

[Traduction]

M. Allan: Voici en gros où on en est: dans le cas des cargos, il devra y avoir des combinaisons de sauvetage pour tout l'équipage, à dater du 1^{er} juin 1983. C'est la date que nous nous sommes fixée. Certains petits navires de moins de 15 tonnes en seront exemptés, de même que les embarcations qui n'effectuent que de courts trajets en eaux abritées et chaudes. La réglementation est en voie d'élaboration pour les embarcations de pêche et pour celles de passagers. Ces conditions feront l'objet d'une révision, cet été, par le Comité consultatif de la sécurité des transports maritimes, organisation maritime intergouvernementale et nous espérons que le décret pourra ensuite être promulgué.

Ce qui semble ressortir de cette question, c'est que les membres des équipages qui risquent d'être en contact avec l'eau devraient être munis de combinaisons d'immersion.

Mais un problème se pose avec les passagers, car nous en avons un grand nombre. Il faut en effet de l'entraînement pour enfiler ces combinaisons. Pour surmonter cela, nous envisageons, sur les paquebots, de prévoir pour les passagers des chaloupes de sauvetage fermées, afin de ne pas leur faire courir de risques. Les membres de l'équipage seront, eux, munis de combinaison d'immersion. Pour les passagers, cela soulèverait des difficultés en raison de problèmes de taille, d'entraînement, de rangement, etc. Voici donc l'obstacle que nous essayons actuellement de surmonter.

En ce qui concerne les plates-formes de forage, ces combinaisons sont exigées à 200 p.100, à savoir deux combinaisons par personne. On pourrait les ranger en différents endroits, une combinaison dans les quartiers d'habitation, l'autre dans les postes de sauvetage. La date d'entrée en vigueur de ces règlements est le premier décembre 1982 pour les nouvelles plates-formes de forage, et le premier novembre 1983 pour les plates-formes existantes. Un grand nombre de plates-formes qui sont en voie de réfection et de modernisation font le nécessaire pour l'application de ce règlement.

En ce qui concerne les vedettes de la garde-côtière, chaque membre de l'équipage doit être muni d'une combinaison d'immersion. Nous en avons commandé 906 en 1982, et 1,392 en novembre 1982. Elles ont toutes été livrées, et nous en avons suffisamment pour en équiper toutes les vedettes de la garde-côtière.

M. Nowlan: Je vous remercie de toutes ces précisions. Lorsque je vous ai posé la question sur les combinaisons de sauvetage, vous m'avez répondu en me parlant de combinaisons d'immersion. Nous parlons bien de la même chose, n'est-ce pas, tout en employant un terme légèrement différent? J'aimerais que vous me le confirmiez.

M. Allan: Je parle de combinaisons qui protègent les gens de l'hypothermie lorsqu'ils sont immergés dans l'eau froide, c'est de cela dont je parle.

M. Nowlan: Peut-être, mais dans l'enquête *Hudson Transport* on parlait de combinaisons de survie, et dans *Arctic*

[Text]

were talking about immersion. We are talking about the same thing; I appreciate that.

While we are on immersion suits, I would like your reaction to a larger question in that area of rescue; that is, the status of inter-departmental committees and reports on search and rescue. Now, can you bring us up to date on that as to...? I think there have been three different reports on search and rescue, and there have been some recommendations that say there should be one minister in charge, that there should not be divided responsibility. What is the present status of the inter-departmental committee on this?

Mr. Allan: Well, the recommendations of the Cross report in that regard were that the single minister who reports for SR is the Minister of National Defence. Within that there is what we call an ICSAR committee, the Interdepartmental Committee on Search and Rescue, which is a committee chaired by National Defence, with the Commissioner of the Coast Guard as co-chairman and then other members of that committee. Then, below that committee, there is a permanent secretariat being set up now. The Department of Transport has appointed the director of that secretariat; his name is Gerry George, and he has been on the scene for a couple of months now, working diligently in developing plans as to how we proceed from here. Included in that process is a study by the Bureau of Management Consulting in the Department of Supply and Services to establish what the nature and the shape of that organization should be. When that gets done, and it has been in work now for some time, we will then begin to staff that organization.

Within the coast guard, the search and rescue activity has been pulled out of the organization, per se, and made into a separate group reporting directly to the commissioner. So I think, generally, the management structure as recommended by Cross is being implemented in a very reasonable way. With regard to funding, Mr. Cross recommended a single envelope be established for SAR. The philosophy which is emerging there is that for ongoing SAR activities, either in the marine or air areas, these activities will be within the envelope, relating to the Department of Transport or National Defence, as needed.

• 1105

For new initiatives—in other words, new equipment to meet new needs to augment existing capabilities—those requirements would show up in the National Defence—External Affairs envelope for approval by ministers. Once approved, the funds would then be transferred to the departments for implementation. That sounds a little complicated, unfortunately. But, essentially, what it means is there is one place for new SAR resources to be funded. Once they are funded and approved, the resources then go into the departments for implementation. I think that is the essence of it and that is also consistent with the Cross recommendations.

[Translation]

Explorer on parlait de combinaisons d'immersion. Nous parlons donc bien de la même chose.

Puisque nous en sommes à ce sujet, j'aimerais connaître votre opinion sur un aspect plus vaste de cette question de sauvetage, à savoir le statut des comités ministériels et des rapports sur les opérations de sauvetage. Pourriez-vous nous mettre au courant de...? Je crois savoir qu'il y a eu trois rapports différents sur ce sujet, et certaines recommandations aux termes desquelles un seul ministre devrait être responsable de ces opérations. Où en est le Comité interministériel sur cette question?

M. Allan: Eh bien, d'après le rapport Cross, le seul ministre responsable devrait être celui de la Défense nationale. Il existe, dans ce Ministère, ce que nous appelons un comité interministériel sur les opérations de sauvetage, qui est présidé par un représentant de la Défense nationale, avec le Commissaire de la garde-côtière pour coprésident, et plusieurs autres membres. À un échelon inférieur, un secrétariat permanent est en voie de création. Le Ministère des transports a nommé le directeur de ce secrétariat : son nom est Gerry George, il y a plusieurs mois déjà qu'il s'occupe de cette question, et qu'il élabore avec diligence des projets de réalisation de ces objectifs. Une étude des Services consultatifs de gestion du Ministère des Approvisionnements et services est utilisée, dans ce processus, pour établir quelles devraient être la nature et la forme de cet organisme. Ceci fait—et il y a déjà un bon moment qu'on y travaille—nous entreprendrons de doter cet organisme.

Les opérations de sauvetage ne relèvent plus directement de la garde-côtière, mais constituent une entité séparée comptable directement au commissaire. Les structures ainsi mises en place me semblent donc suffisamment conformes, dans l'ensemble, aux recommandations émises dans le Rapport Cross. En ce qui concerne le financement, M. Cross avait recommandé une seule enveloppe pour les opérations de recherche et de sauvetage, l'idée étant de financer ces opérations sur mer ou dans les airs, au fur et à mesure des besoins, à partir d'une enveloppe accordée au ministère des Transports ou à celui de la Défense nationale, selon le cas.

En ce qui concerne les nouvelles initiatives—autrement dit, du matériel neuf pour faire face à de nouveaux besoins et augmenter les ressources existantes—ces besoins seraient à imputer sur l'enveloppe des ministères de la Défense nationale et des Affaires extérieures, et devraient être soumis à l'approbation des ministres. Après approbation, les crédits seraient transférés aux ministères en question aux fins d'exécution. Cela paraît un peu compliqué, mais ce que cela signifie, dans les grandes lignes, c'est qu'il y aura une source de financement pour les opérations de recherche et de sauvetage. Lorsque les postes auront été dotés de crédits et que ceux-ci auront été approuvés, les ressources seront affectées aux ministères. C'est là un condensé de cette mesure, qui est conforme aux recommandations de M. Cross.

[Texte]

What it does is provide a good deal of visibility and focus on new SAR activities—augmentation of the existing capability. And, I think that is what is needed.

Mr. Nowlan: Well, thanks. I am glad for that update. There is progress. But, let us have another general question as to status. And that is M. Auger.

Just what . . . I mean, I would not want you to be here without any questions going to the Ports Corporation. Can you . . . I gather from reading the press releases that there have been quite a few appointments to the respective ports corporations and just how are you operating, how many times have you met and what are you running into as you get off the ground—into the water? And not necessarily deep water.

The Chairman: Mr. Auger.

Mr. Auger: Mr. Chairman, the Canada Ports Corporation Act was proclaimed, as you know, on February 24. Approximately a week before, on February 17, the members of the board of the Canada Ports Corporation were appointed and announced. The first board meeting, which was an organization meeting, was on the 17th, followed by the first official business meeting on February 24.

Since then we have had two other meetings and the board has considered, among other things, the establishment of local port corporations—which is one of the objectives, as everyone knows, in establishing a high degree of autonomy in some of the major Canadian ports. The board of the Canada Ports Corporation has petitioned the Minister of Transport for the establishment, at the present time, of four local port corporations. They are Montreal, Vancouver, Halifax and Quebec City. There will be more to come and we are confident that we will be evaluating all of the ports that wish to become local port corporations, within the prescribed period in the act, which is within 18 months after the proclamation of the act.

So, in summary, the new system, as far as the administrative side, is in place. It has worked for at least three full meetings and it has already recommended to the Minister of Transport, the establishment already of four local port corporations.

Mr. Nowlan: Of four?

Mr. Auger: Four that we have considered so far.

Mr. Nowlan: But you intend making a few more recommendations, I presume?

Mr. Auger: Oh yes. We have to assess, according to the act, all of the ports to see if they are good candidates for the local port corporation status. And we will do that within the prescribed time.

Mr. Nowlan: Well, Mr. Chairman, I again appreciate that answer. Now I am going to ask a question that I ask very evenly, not provocatively, but, frankly, as a matter of policy . . . because I am asking every official who comes before the Transport Commission.

[Traduction]

Elle a pour effet de centraliser les activités du nouveau RES, de les détacher du reste, et d'en augmenter les moyens, et je pense que c'était nécessaire.

M. Nowlan: Je vous remercie de m'avoir mis à jour sur l'évolution de cette question, qui marque un progrès. Mais je voudrais vous poser une autre question générale qui concerne M. Auger.

Qu'en est-il au juste . . . Je ne voudrais pas que vous comparaisiez ici sans que je vous pose des questions sur les ports. Pouvez-vous . . . A lire les communiqués de presse, je crois savoir qu'il y a eu un certain nombre de nominations aux sociétés de ports. Comment fonctionnez-vous, combien de fois vous rencontrez-vous et quels écueils rencontrez-vous lorsque vous quittez la terre ferme et vous aventurez sur des eaux, pas trop agitées, espérons-le.

Le président: Monsieur Auger.

M. Auger: Comme vous le savez, monsieur le président, la Loi constituant la Société canadienne des ports a été promulguée le 24 février. Le 17 février, soit une semaine avant, les membres du Conseil de cette société ont été désignés et nommés. La première réunion de ce conseil, réunion d'organisation, a eu lieu le 17, et a été suivie le 24 février, de la première réunion officielle d'affaires.

Deux autres réunions ont eu lieu entre-temps et le Conseil a examiné, entre autres, l'établissement de sociétés locales de ports, qui permettrait d'accorder une autonomie très poussée à certains des grands ports canadiens, ce qui est, comme chacun le sait, l'un des objectifs que l'on s'est fixé. Le conseil d'administration de la Société canadienne des ports a soumis au ministre des Transports une requête pour l'établissement, pour le moment, de quatre sociétés locales: Montréal, Vancouver, Halifax et Québec. D'autres suivront, et nous espérons examiner les demandes de tous les ports qui voudront se constituer en société locale, dans la limite de temps prescrite par la Loi, à savoir 18 mois à partir de la date de promulgation.

On peut donc dire que dans l'ensemble, le nouveau système est en place au plan de l'administration. Il y a déjà eu trois réunions, et le conseil a recommandé au ministre des Transports l'établissement de quatre sociétés locales de ports.

M. Nowlan: Quatre?

M. Auger: Oui, quatre, pour le moment.

M. Nowlan: Mais je présume que vous avez l'intention de faire d'autres recommandations?

M. Auger: Certainement, aux termes de la loi, nous devons évaluer tous les ports pour voir s'ils seraient de bons candidats au statut de société locale, et nous le ferons dans le temps prescrit.

M. Nowlan: Merci de nouveau de cette réponse, monsieur le président. Je vais maintenant vous poser une question que je pose invariablement à tout fonctionnaire qui vient de la Commission des transports mais qui ne vise nullement à la provocation.

[Text]

Again, this comes to information that should be in the public domain. You are a public official; you have been a public official. And obviously, I think you would . . . although you may not agree with me—Mr. Horner did not agree with me. But . . . which amazed me, as an ex-publican, before he became a bureaucrat. But, be that as it may, my question to you is: As a public official, under this new corporation, and with your history in the Harbours Board, do you think there is some public interest in what you are being paid? Do you think there is a public interest in what you get paid—as a matter of policy.

• 1110

Mr. Auger: You mean my exact salary, as a matter of fact?

Mr. Nowlan: Yes.

Mr. Auger: Well, I think the range of my present salary has been public knowledge. As a matter of fact, it was in the paper the day following the appointments of the directors of the Canada Ports Corporation.

Mr. Nowlan: Could you remind me? I did not see that. What is your range?

Mr. Auger: At the present time, it is the GIC-8 range. I have forgotten exactly what is the lower and upper ends of the echelons, but that is also public knowledge.

Mr. Nowlan: You cannot translate the range in dollars. How does that range compare to the National Harbours Board—the Chairman of the Harbours Board? Are you better or worse off?

Mr. Auger: You should know that the Chairman of the National Harbours Board—you mean the ex-chairman?

Mr. Nowlan: The old one.

Mr. Auger: At the present time, it compares. It is the same thing.

Mr. Nowlan: About the same thing?

Mr. Auger: The same thing, yes sir.

Mr. Nowlan: Well, I am asking . . . I am not trying to, you know, I personally believe this should all be open to public record—and perhaps not even in terms of range. The third step in the GIC range, and this is relating to dollars, does not mean very much to me, let alone anyone reading the paper. But, there must be a dollar range to the thing.

Mr. Auger: There is a range, as I said, but I have forgotten what are exactly the upper and the lower ends of it. But this public knowledge; I can make it available to you by telephone.

Mr. Nowlan: Well, we are going to have a couple of questions on the order paper sometime, to try to get all the ranges of these public officials. I think there is a matter of public interest in the range of the pay of officials.

There is nothing personal directed to you at all. Mr. Horner took exception to this and, of course, he thought in terms of

[Translation]

On en vient à une question qui devrait être du domaine public. Vous êtes fonctionnaire, vous avez été fonctionnaire et vous devriez . . . Vous n'êtes peut-être pas d'accord avec moi, en tout cas, M. Horner ne l'était pas. Mais . . . Ce qui m'a surpris, compte tenu de ce qu'il était avant d'entrer dans l'administration. Quoi qu'il en soit, je voudrais vous poser la question suivante: en tant que cadre de la Fonction publique, maintenant que vous avez été nommé dans cette nouvelle société, et avec vos antécédents au Conseil des ports nationaux, pensez-vous que le public s'intéresse à ce que vous gagnez? Pensez-vous que le public manifeste un intérêt pour la rémunération qui vous est versée.

M. Auger: Vous voulez dire ce qui constitue mon traitement?

M. Nowlan: Oui.

M. Auger: Ma foi, mon traitement actuel est connu de tous; il a été publié dans les journaux le lendemain du jour où ont été publiées les nominations des directeurs de la Société des ports canadiens.

M. Nowlan: Pourriez-vous me le rappeler? Je n'ai pas lu cet article. Quelle est votre échelle de traitement?

M. Auger: Je suis actuellement GIC -8; je ne me rappelle pas au juste ce qu'est l'échelon inférieur et l'échelon supérieur, mais c'est un renseignement qui est du domaine public.

M. Nowlan: Vous ne pouvez donc fixer un chiffre, mais comment se compare-t-il avec le traitement du président du Conseil des ports? Êtes-vous mieux ou moins bien payé?

M. Auger: Vous devriez savoir que le président du Conseil des ports nationaux . . . vous voulez dire l'ancien président?

M. Nowlan: Oui, l'ancien.

M. Auger: À l'heure actuelle, c'est le même traitement.

M. Nowlan: Environ le même?

M. Auger: Le même, monsieur.

M. Nowlan: Je vous posais cette question . . . je n'essaie pas, vous savez, je suis personnellement d'avis que ceci devrait être du domaine public, et peut-être pas seulement l'échelle des salaires. Troisième échelon dans l'éventail GIC, cela ne signifie pas grand-chose pour moi, et moins encore pour ceux qui lisent les journaux, mais cela doit bien être chiffré en dollars!

M. Auger: Il y a une échelle, comme je l'ai déjà dit, mais j'ai oublié les chiffres précis des échelons inférieurs et supérieurs. Mais c'est du domaine public, et je peux vous téléphoner pour vous fournir ce renseignement.

M. Nowlan: Nous allons mettre un certain nombre de questions au Feuilleton, d'ici quelque temps, pour essayer d'obtenir toutes les échelles de salaire des hauts fonctionnaires. Je crois que cela devrait intéresser le public.

Croyez bien que je ne m'en prends nullement à vous . . . M. Horner s'en est indigné et bien entendu, il pensait que comparé

[Texte]

Don Macdonald, he was not being paid enough. That was his answer to my question—a little more provocative than yours.

I must say, Mr. Chairman, I think that is . . . oh well, the other small one is: Is it not correct that the CN Marine is still under the land surface administration of transport? What is the reason for this? Why should not CN Marine be under the marine end of transport? We have a lot of peculiarities in this maze of government. But, is there some rationale for this?

Mr. Allan: I will ask Martin Brennan to answer. My understanding of the rationale sitting behind it is that the CN Marine is considered to be an extension of the highway system. I will ask Martin to maybe elaborate a little bit on that.

The Chairman: Mr. Brennan.

Mr. M. Brennan (Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration): I believe it is due, Mr. Chairman, to the fact that the link essentially between Newfoundland and the mainland was considered to be an extension of the rail system, in terms of the sort of costs which the user of that service would incur. Therefore, historically, this whole thing has been considered by surface administration as distinct from ourselves, and that is where it is today.

Mr. Nowlan: I see. I see.

You do not have too much extra information to lay before the committee on any of the CN Marine contract dealings or tender dealings, in terms of ferries?

Mr. Brennan: No, sir.

Mr. Nowlan: We will have to wait for another witness to elucidate us on this, I believe.

The Chairman: Next week.

Surface will be here on Tuesday so we can follow that at that point, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: And then wait for CN to follow it from that angle, too.

The Chairman: Yes. Is that it, Mr. Nowlan?

Mr. Nowlan: That is fine for me, thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall. Third round.

Mr. Forrestall: Well, hopefully, we will be finished by lunch and not have to be required to come back this afternoon, Mr. Chairman.

Could I—coming back to the new moneys—the total of \$2 billion that is available for transport's share. Under part of the recommendations which you have made, did you include the federal government's share of, as I understand it, a 50-50 cost-sharing arrangement with those other authorities responsible for the operation and maintenance of bridge spans? Will the federal government's share come out of these new moneys? Will it come out of general revenues? Who will, for example, take advantage of the NEED program? Will that be utilized by the federal government, as part of their 50%, or will you allow the authorities to ease their 50% by utilizing the other grant tools that are available to them?

[Traduction]

à Don Macdonald, il était insuffisamment rémunéré. C'était là sa réponse à ma question . . . il a réagi plus vivement que vous.

Je dois dire, monsieur le président, qu'à mon avis . . . ah oui, voilà l'autre petite question que je voulais poser: N'est-il pas exact que CN Marine relève toujours encore de l'administration des transports de surface? Quelle en est la raison? Pourquoi ne relève-t-elle pas des transports maritimes? Il y a des choses bien singulières dans les arcanes du gouvernement. Y a-t-il quelques raisons logiques à cela?

M. Allan: Je demanderais à Martin Brennan de vous répondre. Je crois comprendre que CN Marine est considéré comme un prolongement du réseau routier, mais je demanderais à Martin de vous en parler un peu plus longuement.

Le président: Monsieur Brennan.

M. M. Brennan (administrateur adjoint, Administration canadienne du transport maritime): Je crois que c'est dû essentiellement au fait, monsieur le président, que le lien entre Terre-Neuve et le continent était considéré comme un prolongement du réseau ferroviaire, au point de vue de la catégorie de frais à supporter par l'utilisateur de ce service. C'est pourquoi cette question relève traditionnellement des transports de surface, et la tradition s'est maintenue à ce jour.

M. Nowlan: Je vois.

Vous n'avez pas beaucoup d'informations à présenter à ce Comité sur les contrats ou appels d'offres des transports maritimes CN, en ce qui concerne les traversiers?

M. Brennan: Non, monsieur.

M. Nowlan: Nous devons donc attendre la comparaison d'un autre témoin pour nous éclairer sur ce sujet.

Le président: La semaine prochaine.

Les transports de surface comparaitront mardi, et nous pourrions donc poser la question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Et attendre ensuite CN pour l'étudier également de cet angle-là.

Le président: C'est cela. C'est tout ce que vous vouliez demander, monsieur Nowlan?

M. Nowlan: Oui, cela suffit.

Le président: Monsieur Forrestall, pour le troisième tour.

M. Forrestall: Espérons donc que nous aurons terminé pour le déjeuner, et que nous ne devons pas revenir cet après-midi, monsieur le président.

Je voudrais revenir aux nouvelles affectations de crédits, en particulier au total de \$2 milliards affectés au transport. Avez-vous prévu, entre autres recommandations, la part du gouvernement dans le partage des coûts à 50 p. 100 avec les autres autorités responsables du fonctionnement et de l'entretien des travées de pont? La part du gouvernement fédéral proviendrait-elle de ces nouveaux crédits? Des recettes générales? qui, par exemple profitera du programme RELAIS? Ces crédits seront-ils utilisés par le gouvernement fédéral, comme partie de ces 50 p. 100, ou permettrez-vous aux autorités d'alléger ces 50 p. 100 en prélevant sur les autres subventions dont elles disposent?

[Text]

• 1115

[Translation]

The Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: My understanding, Mr. Chairman, as the minister said when he appeared before the committee, is this is bridge pier protection in Halifax.

Mr. Forrestall: Halifax and other areas.

Mr. Allan: Yes, essentially. But there was a discussion at the official level, with officials from the province, and there was an agreement to share these costs 50-50. We in the administration are at this stage trying to identify funds for that purpose; and once having done that, then we would be in a position to enter into a specific agreement for the funding of those bridges.

Mr. Forrestall: Was this a project that you had recommended to the minister as part of your advice to him?

Mr. Allan: I think it would be imprudent for me to comment on the advice that I had given the minister in that regard, or other regard. I do not like to take that view, but I think it would be prudent for me to do so.

Mr. Forrestall: That is fine.

The Chairman: I agree. I think so too. I would take the same tack if I were in your position.

Mr. Forrestall: You will appreciate, Administrator, Mr. Chairman, that I am simply trying to ease the financial cost to the Halifax-Dartmouth Bridge Commission.

Mr. Allan: I think the last time I appeared you made the point very well and very forcefully that it was in the national interest to make sure that these bridges were protected, and I think some progress has been made since that time, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, while we are waiting with bated breath for this protection to be put in place, did the Administrator consider requiring vessels transiting those two bridges to be accompanied by a tug?

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Our look at that to date has been solely related to the improvements that we have in the estimates for the augmentation of the traffic control system at Dartmouth, Mr. Chairman. We have not looked at, from our point of view, any other addition such as the mandatory use of tugs.

Mr. Forrestall: Mr. Quail would agree with me, I am sure, Mr. Chairman, that such a temporary requirement could be effected virtually immediately. It would alleviate in large measure the continuing presence or potential for disaster. Such service could be provided at a relatively low cost. If he does generally agree with that, and given his indication to us that they had not considered that, would he review that possibility?

Mr. Quail: I am not sure, Mr. Chairman, if the question is whether we would look at supplying tugs from the coast guard. It would not be our policy to supply tugs. If there were a requirement for tugs, and in any of the places where there are

Le président: Monsieur Allan.

M. Allan: Monsieur le président, comme le disait le ministre lors de sa dernière comparution, il semble qu'il s'agit de la protection des piles de pont à Halifax.

M. Forrestall: À Halifax et dans d'autres régions.

M. Allan: Oui, essentiellement. Toutefois, il y a eu une discussion au niveau officiel, avec des homologues de la province, et une entente a été conclue de partager les frais à 50 p.100. En ce moment, l'administration tâche de trouver les fonds nécessaires; cela fait, alors nous serons en mesure de signer une entente particulière pour le financement de la protection de ces ponts.

M. Forrestall: Est-ce un projet que vous aviez recommandé au ministre?

M. Allan: Il ne serait pas très prudent de ma part de faire des remarques au sujet des conseils que je donne au ministre à cet égard, ou à tout autre égard. Je n'aime pas agir ainsi mais je crois que c'est prudent de ma part.

M. Forrestall: C'est très bien.

Le président: Je suis d'accord. Je pense de même, d'ailleurs je ferais de même si j'étais en votre position.

M. Forrestall: Vous reconnaîtrez, monsieur l'administrateur, monsieur le président, que j'essaie simplement d'alléger le fardeau financier de la Commission des ponts de Halifax-Dartmouth.

M. Allan: D'ailleurs, à ma dernière comparution, vous avez établi de façon fort éloquente qu'il était de l'intérêt national de protéger ces ponts, et je crois qu'en fait nous avons fait certains progrès depuis, monsieur le président.

M. Forrestall: Monsieur le président, pendant que nous attendons fébrilement l'instauration de ces mesures de protection, l'administrateur a-t-il pensé à obliger tout vaisseau croisant ces deux ponts à être accompagné d'un remorqueur?

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Jusqu'à présent, nous avons limité notre étude des améliorations au seul coût d'une amélioration du système de contrôle de la circulation à Dartmouth, monsieur le président. Nous n'avons jamais étudié les coûts additionnels qu'entraînerait l'emploi obligatoire de remorqueurs.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Quail sera sans doute d'accord avec moi qu'une telle mesure temporaire pourrait être mise en place immédiatement. Ainsi, on pourrait diminuer dans une large mesure la possibilité constante d'un désastre. Un tel service ne coûterait pas tellement cher. Puisqu'il est d'accord avec moi dans l'ensemble, et qu'il admet n'avoir jamais envisagé cette possibilité, ne pourrait-il pas s'engager à le faire?

M. Quail: Monsieur le président, je ne sais pas si le garde-côte devrait étudier la possibilité de fournir des remorqueurs. Ce n'est pas notre rôle. Et s'il y avait un besoin de remorqueurs, comme c'est le cas pour certains endroits, les

[*Texte*]

requirements for tugs, those costs would be borne by someone outside of the coast guard, Mr. Chairman.

Our initiatives, our priorities to date, have been in the two areas. The two areas have been looking at the question of bridge pier protection. We have worked with the bridge commission in the design. We have had some meetings with their engineering consultants to suggest some changes to the design, and that work is progressing. Mr. Allan has given an outline as to the question of the source of funding to do that. That nevertheless is our priority over the next period of time: to move to put into place the dumped-in-place stone, or whatever you want to call it, for bridge pier protection, accompanied with the vessel traffic management. I would not have thought it would be something that we would look at now in terms of diverting some resources from other places to study the question of tugs. If that were determined and if it were decided that that would be looked at, it undoubtedly would be an added cost. There is some question about the size of the tugs, the size of the ships, the speed of the ships, etc., as to how effective they would be in stopping vessels—that perhaps might lose their way, have rudder problems—from colliding with the bridge piers. That would certainly add to the costs. It would not be a cost that we would pick up, Mr. Chairman.

• 1120

Mr. Forrestall: That is essentially the answer, then.

The Chairman: Perhaps Mr. Allan would like to add to that.

Mr. Allan: If I could just elaborate a little on what Mr. Quail has said with regard to the VTS, the Vessel Traffic Services, in Halifax: As part of the estimates this year, there is the project to construct, really to move, the VT operations, VTM operations centre, from Chebucto Head into the Bedford Basin area, just inside the Murray MacKay Bridge on Shannon Hill, which is Crown land. That would improve the safety of ships moving in and out of the basin under those bridges immensely, because it will improve the visibility and coverage that is provided. Our figures show that there are almost 4,000 transits annually up into Fairview Cove and the traffic under those bridges has increased immensely, hence the project here to improve that vessel traffic service in the basin itself.

Mr. Forrestall: Yes, I appreciate that. Could you tell us, in connection with that, have tenders been called for that yet, for the new VTM centre? If not, when . . .

Mr. Allan: No.

Mr. Forrestall: —would you anticipate that they might be called?

Mr. Allan: I do not have the date specifically, Mr. Forrestall. Perhaps Mr. Quail could comment.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Quail: Sorry, Mr. Chairman, I do not have a specific date in my mind; it is in 1983, but I do not have a date specifically that I can just pull out of the air and say it is in June, or July, or whenever it is. I cannot answer in that kind of

[*Traduction*]

frais devraient être payés par un organisme autre que la garde-côtière.

Jusqu'à présent, nous avons concentré nos priorités dans deux domaines pour assurer la protection des piles de ponts. Nous avons rencontré les ingénieurs de la Commission des ponts, qui ont proposé certains changements à la conception, et nous avons accompli certains progrès à cet égard. M. Allan vous a expliqué d'où proviendraient les fonds pour cette mesure. C'est donc notre priorité pour le moment, c'est-à-dire d'entourer les piles de pierre, afin d'assurer leur protection et le contrôle du trafic maritime. Je ne crois pas que nous soyons en mesure en ce moment de détourner nos fonds de ces projets, pour étudier la question des remorqueurs. Si c'était déterminé et s'il était décidé d'envisager cette possibilité, ce serait incontestablement un coût supplémentaire. Quelques questions demeurent quand à la taille des remorqueurs, la taille des bateaux, la vitesse des bateaux, et l'efficacité de ces mesures visant à empêcher tout bâtiment pouvant s'être perdu ou ayant des problèmes de gouvernail d'entrer en collision avec les piliers du pont. Une augmentation des coûts est inéluctable, et nous n'assumerions pas cette augmentation, M. le président.

M. Forrestall: C'est donc l'essentiel de la réponse.

Le président: M. Allan voudrait peut-être ajouter quelque chose.

M. Allan: J'aimerais compléter un peu les propos de M. Quail au sujet des services de trafic maritime à Halifax. Le budget de cette année prévoit le transfert du centre de ces services de trafic maritime de Chebucto Head au Bassin de Bedford sur la colline Shannon, terre qui appartient à la Couronne, juste derrière le pont Murray MacKay. Cela améliorerait grandement la sécurité de circulation de ces bateaux passant sous ces ponts pour entrer et pour sortir du bassin car la visibilité et la couverture serait accrue. Nos chiffres indiquent que près de 4,000 bâtiments transitent annuellement dans l'anse de Fairview et le trafic sous ces ponts a augmenté de manière très importante, d'où ce projet pour améliorer le service de trafic maritime dans le bassin lui-même.

M. Forrestall: Oui, je vous en remercie. A ce sujet, pourriez-vous nous dire si un appel d'offres a déjà été lancé pour ce nouveau centre de trafic maritime? Sinon, quand . . .

M. Allan: Non.

M. Forrestall: . . . Pensez-vous le faire?

M. Allan: Je n'ai pas de date précise, M. Forrestall. M. Quail en sait peut-être plus que moi.

Le président: Allez-y.

M. Quail: Je m'excuse, M. le président, je n'ai pas de date précise. Cela doit se faire en 1983, mais je n'ai pas de date précise et je ne peux dire si ce sera en juin ou en juillet. Je ne peux pas donner de réponse aussi précise. Ce crédit est prévu

[Text]

specific way. We have the money in 1983. The program is under way; design work has been done; the technical people have had a look at it, the operational people have had a look at it; we have the site; we have some funds in the main estimates; and we have the proverbial route with respect to the submission. I believe at this point the submission for actual approval, on an effective basis, is at the board. It is at the Treasury Board. It will flow from the approval of the Treasury Board into actuality in terms of getting the contracts out. But the work is on. That is where we stand.

Mr. Forrestall: On the electronics side, have you done comparable work? Will the new building house, and be home to, upgraded equipment?

Mr. Allan: Yes.

Mr. Forrestall: I mention that only because it was an opportunity to make available to the unemployed additional work, and it seems to be a project that is ready to get going. Whatever urgency can be attached to it . . .

Mr. Allan: Just looking at the spending estimates in the estimates: We are planning to spend 50% of the cash this year—roughly 50%.

Mr. Forrestall: Can I then, perhaps . . . the last question I have—go back to the recommendations of inquiries? In this particular instance, I am thinking of the immersion suits . . .

Mr. Nowlan: I asked about that when you were out.

Mr. Forrestall: I am sorry—I apologize. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

That seems to conclude the questioning of the witnesses today. I want to thank you, Mr. Allan, on behalf of members of the committee, for your appearance and that of your associates who are with you. It would seem to me that you have answered very forthrightly in all those areas in which you are entitled to answer.

I would like to say, as well, that I think in the relatively short time during which you have been administrator you seem to have become very knowledgeable in the area of your responsibility. I am sure members of the committee appreciate the knowledge you bring to the committee, and your willingness not only to answer . . .

• 1125

Mr. Nowlan: We would appreciate a heck of a lot more information. We appreciate and respect his knowledge, but not all the restrictions on his information, which is not his fault.

The Chairman: That is not his fault.

Mr. Nowlan: And all the more for the navigational aids in the Miramichi.

The Chairman: That is why I made the comment.

[Translation]

dans le budget de 1983. Le programme est en cours; les plans ont été faits; les techniciens les ont étudiés, le personnel opérationnel les a étudiés; le site a été choisi; certains fonds sont prévus dans le budget principal et la procédure de soumission est en marche. Je crois que la demande a été soumise pour approbation au Conseil du Trésor. Dès que le Conseil du Trésor aura donné son approbation nous ferons des appels d'offres pour les contrats. La machine est donc en branle.

M. Forrestall: Sur le plan de l'électronique avez-vous déjà une certaine expérience? Le nouveau bâtiment contiendra-t-il un équipement perfectionné?

M. Allan: Oui.

M. Forrestall: Je le mentionne simplement parce que c'était l'occasion de donner du travail supplémentaire aux chômeurs, et il semble que c'est un projet prêt à démarrer. Quelle urgence peut-on y attacher . . .

M. Allan: Le budget prévoit que nous dépensons 50 p. 100 des crédits cette année—environ 50 p. 100.

M. Forrestall: Pourrais-je alors—c'est ma dernière question—revenir aux recommandations d'enquête? Dans ce cas particulier, je pense aux poursuites . . .

M. Nowlan: J'ai déjà posé cette question pendant votre absence.

M. Forrestall: Je m'excuse. Merci, M. le président.

Le président: Merci, M. Forrestall.

Cela semble mettre fin aux questions à poser aux témoins aujourd'hui. Je veux vous remercier, M. Allan, au nom des membres du comité, d'avoir comparu avec vos collaborateurs. Il semblerait que vous avez répondu de manière très directe à toutes les questions auxquelles vous pouvez répondre.

J'aimerais également ajouter que bien que vous ne soyez administrateur que depuis peu vous semblez avoir beaucoup appris sur le domaine dont vous avez la responsabilité. Je suis certain que les membres du comité vous sont reconnaissant de cette somme de connaissance que vous leur apportez, et votre volonté non seulement à répondre . . .

M. Nowlan: Nous aimerions avoir beaucoup plus de renseignements. Nous lui sommes reconnaissant de ce qu'il nous apprend mais non pas des restrictions qu'on lui impose et qui ne sont pas de son fait.

Le président: Ce n'est pas de sa faute.

M. Nowlan: Et encore plus au sujet de l'assistance à la navigation dans la Miramichi.

Le président: C'est la raison pour laquelle j'ai fait ce commentaire.

[*Texte*]

I would also like to say to you—on my behalf, since I have the opportunity to do so—that I find your office, and particularly Mr. McNeill, very helpful on any occasion I have to contact your office, Mr. Allan. I do not mind criticizing, so I think once in a while it does not hurt to pass out a little bouquet.

The meeting is adjourned until 9.30 a.m. on April 26, when we shall consider votes relating to the surface transportation program.

[*Traduction*]

J'aimerais également vous dire, en mon nom, puisque j'ai l'occasion de le faire, que chaque fois que j'ai eu l'occasion de contacter votre bureau tout le monde est fort serviable, et tout particulièrement M. McNeill, M. Allan. Je ne me gêne pas pour critiquer et une fois de temps en temps envoyer des fleurs ne fait pas de mal.

La séance est levée jusqu'au 26 avril à 9h30 lorsque nous étudierons les crédits relatifs au programme de transport de surface.

APPENDIX "TRPT-38"

Mr. Forrestall's questions on CN-CAST-SOFATI, March 15, 1983

1. Extent and nature of CN's investment in Intericast S.A. and Eurocanadian Shipholdings Ltd.

As indicated in financial notes to CN's 1981 annual report:

Intericast - 18% voting interest
 - \$100,000 (at cost)

Eurocanadian - 18% voting interest
 - \$61.5 million (at cost)

On March 1, 1983, CN issued a statement which said: "Canadian National's net loss for 1982 will be approximately \$223 million... Almost half of the estimated system loss results from a decision to reflect in the 1982 accounts a lessening in the value of two of its investments: an 18% interest in Eurocanadian Shipholdings Ltd. and ownership of the Central Vermont Railway."

2. Present status of negotiations.

In progress.

3. Role of the principal chartered banks in the present negotiations.

Not prepared to comment on their behalf. Obviously their interest is a commercial one.

4. Who owns the "ships" in question - which are being held as "security"?

Reference was made by CN at the Standing Committee meeting of June 10, 1982. The present situation is that two Yugoslav-built con bulkers are owned by Eurocanadian and a third will be owned by Eurocanadian when delivered. Three Korean-built con bulkers are owned by the Royal Bank and leased to Eurocanadian.

5. The reasons for CN's bid for SOFATI's share of transatlantic trade.

No agreement has yet been reached with SOFATI. The reasons for CN's interest are the same, in general, as the reasons

for CN's involvement in CAST, that is , to protect its container traffic. I will be in a position to comment in more detail once an agreement is reached and approved.

6. What \$ are involved?

Not prepared to comment while discussions are in progress.

7. When will decision be made?

Probably in the near future, but not possible to be certain.

8. Status of Canadian Transport Commission hearings on CN-CAST?

Adjourned at CN's request. New date not yet set.

9. How much of CN's deficit can be attributed to CAST?

See answer to #1.

10. Has Cabinet approved the SOFATI proposal?

No.

11. Would Cabinet be required to approve CN's calling of CAST outstanding debt to it?

Not sure what is meant. If question refers to the normal credit arrangements CN has with its customers, the answer is no.

12. How much is owed to CN?

CN is not prepared to disclose the accounts receivable from other companies, on the grounds of commercial confidentiality.

13. What response has been given the Province of N.S. to their concerns over SOFATI's proposal?

The province's concerns have been noted. No response has yet been given.

14. Will the Minister table with the Committee all the appropriate documents covering this matter?

A number of documents have already been tabled with the CTC in preparation for the hearings on CAST. Further documents will be tabled during the course of the hearings. Once a decision has been taken on the SOFATI proposal, I am prepared to make available as much information as possible.

March 17, 1983.

APPENDICE "TRPT-38"

Questions de M. Forrestall sur le CN, CAST et SOFATI, le 15 mars 1983

1. Ampleur et nature de la participation du CN à Intericast S.A. et à Eurocanadian Shipholdings Ltd.

Comme l'indiquent les notes afférentes aux états financiers, dans le rapport annuel de 1981 du CN;

Intericast - 18% d'actions avec droit de vote;
- 100 000\$ (au coût d'achat);

Eurocanadian - 18% d'actions avec droit de vote;
- 61,5 millions de dollars (au coût d'achat).

Le 1^{er} mars 1983, le CN a publié une déclaration selon laquelle les pertes nettes du Canadien National pour 1982 s'élèveront à 233 millions de dollars. Près de la moitié des pertes prévues pour l'ensemble du réseau viennent du fait que les comptes de 1982 refléteront la baisse de valeur de deux investissements: l'acquisition de 18% d'actions d'Eurocanadian Shipholdings Ltd. et la propriété des chemins de fer Central Vermont.

2. État actuel des négociations en cours.
3. Rôle des principales banques à charte dans les négociations actuelles.

Aucun commentaire à faire en leur nom; de toute évidence, leur intérêt est de nature commerciale.

4. Qui est propriétaire des navires en question? Quels sont ceux qui sont gardés "en garantie"?

Le représentant du CN a parlé de cette question lors de la réunion du 10 juin 1982 du Comité permanent. À l'heure actuelle, Eurocanadian possède deux porte-conteneurs construits en Yougoslavie et fera l'acquisition d'un troisième lorsqu'il lui sera livré. La Banque Royale est propriétaire de trois porte-conteneurs construits en Corée, et loués à Eurocanadian.

5. Raisons pour lesquelles le CN a fait une soumission pour obtenir la part du commerce transatlantique de SOFATI.

Aucune entente n'a encore été conclue avec SOFATI. Les raisons pour lesquelles le CN s'y intéresse sont en général les mêmes que celles qui l'ont poussé à s'intéresser à CAST, c'est-à-dire la protection de son trafic de conteneurs. Je pourrai donner plus de détails sur la question une fois qu'une entente aura été conclue et approuvée.

6. Quel est le montant en cause?

Aucun commentaire puisque les négociations sont toujours en cours.

7. Quand prendra-t-on une décision?

Probablement bientôt, mais il n'est pas possible de le savoir avec certitude.

8. Où en sont les audiences de la Commission canadienne des transports sur les transactions entre le CN et CAST?

Les audiences ont été ajournées à la demande du CN; aucune date n'a encore été fixée pour leur reprise.

9. Dans quelle mesure le déficit du CN est-il attribuable à CAST?

Voir la réponse à la question n° 1.

10. Le Cabinet a-t-il approuvé la proposition de SOFATI?

Non.

11. Le Cabinet devrait-il approuver la demande de remboursement, par le CN, de la dette de CAST envers lui?

Je ne suis pas sûr du sens de cette question; si elle se rapporte aux ententes de crédit courantes entre le CN et ses clients, la réponse est négative.

12. Quel est le montant dû au CN?

Le CN n'est pas prêt à dévoiler les montants qu'il doit percevoir des autres sociétés, pour des raisons de secret commercial.

13. Quelle réponse a-t-on donné à la Nouvelle-Écosse au sujet de la proposition de SOFATI?

On a pris bonne note des préoccupations de la province; aucune réponse ne lui a encore été donnée.

14. Le Ministre déposera-t-il devant le Comité tous les documents relatifs à cette affaire?

Un certain nombre de documents ont déjà été déposés auprès de la C.C.T. en vue des audiences sur CAST; d'autres seront déposés au cours de ces audiences. Une fois la décision prise au sujet de la proposition de SOFATI, je suis prêt à fournir tous les renseignements possibles.

Le 17 mars 1983



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

- Mr. Alastair W. Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.
- Mr. R. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.
- Mr. J. Auger, President and Chief Executive Officer, Canada Ports Corporation.
- Mr. M. Brennan, Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

- M. Alastair W. Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.
- M. R. Quail, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne.
- M. J. Auger, président et directeur général, Société canadienne des ports.
- M. M. Brennan, administrateur adjoint, Administration canadienne du transport maritime.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 93

Tuesday, April 26, 1983

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 93

Le mardi 26 avril 1983

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1983-84: Votes 60, 65, 70, 75, 80, 85,
90 and L95—Surface Transportation Program under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1983-1984: crédits 60, 65, 70, 75, 80,
85, 90 et L95—Programme des transports de surface
sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
John Campbell (*LaSalle*)
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner
Ray Skelly

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 26, 1983

(136)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Flis, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. McKnight and McRae.

Witness: From the Department of Transport: Mr. N. Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 23, 1983, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1984. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 15, 1983, Issue No. 88*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 and L95—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witness answered questions.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, April 28, 1983.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 26 AVRIL 1983

(136)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h35 sous la présidence de M. Bockstael, vice-président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Flis, Nowlan et Turner.

Substituts présents: MM. McKnight et McRae.

Témoin: Du ministère des Transports: M. N. Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 23 février 1983 portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984. (*Voir procès-verbal du mardi 15 mars 1983, fascicule n° 88*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 60, 65, 70, 75 et 80, 85, 90, et L95—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Le témoin répond aux questions.

A 11h40, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 28 avril 1983, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, April 26, 1983

• 0934

The Vice-Chairman: Order please.

Good morning. There being representatives from the government party and the Official Opposition party present, I now call this meeting to order.

We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1984.

This morning we have before us Votes 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, and L95, Surface Transportation Program, under Transport. Is it the wish of the committee to consider these votes together in order to cover a wide range of questions?

Some hon. Members: Agreed.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 60—Surface Transportation—Operating expenditures .
\$24,611,000Vote 65—Surface Transportation—The grants listed in the
Estimates and contributions\$248,955,000Vote 70—Payments to CN Marine Inc. and Canadian
National Railway Company pursuant to contracts with
Her Majesty.....\$158,864,000Vote 75—Payments to the Northern Transportation
Company Limited pursuant to contracts with Her
Majesty for water transportation services in respect of the
Keewatin Resupply operation.....\$650,000

Vote 80—Payments to Via Rail Canada Inc.....\$755,400,000

Vote 85—Payments to reimburse, in accordance with
regulations prescribed by the Governor in Council,
Canadian National Railway Company and CN Marine
Inc. for the prescribed portion of the costs incurred by
them for benefits provided.....\$2,000,000Vote 90—Payments in accordance with terms and condi-
tions approved by Treasury Board.....\$21,000,000Vote L95—To authorize the Minister to acquire in trust for
Her Majesty in respect of the East Coast ferry and
coastal services no par value shares in the capital stock of
CNR which shares CNR shall issue.....\$42,900,000.

The Vice-Chairman: You will find these votes listed in your blue book on pages 29-82 to 29-97 inclusive.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 26 avril 1983

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Bonjour. Étant donné que des représentants du parti majoritaire et de l'opposition officielle sont présents, je vais ouvrir la séance.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1984.

Nous examinons ce matin les crédits 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90 et L95, Programme des transports de surface, ministère des Transports. Souhaitez-vous que nous abordions ces crédits ensemble, de façon à pouvoir couvrir en même temps toute la gamme des questions?

Des voix: D'accord.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 60—Transports de surface—Dépenses de fonctionne-
ment.....\$24,611,000.Crédit 65—Transports de surface—Subventions inscrites au
Budget et contributions\$248,955,000.Crédit 70—Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie
des chemins de fer nationaux du Canada conformément à
des marchés conclus avec Sa Majesté\$158,864,000.Crédit 75—Paiements à la Société des transports du Nord
Limitée conformément à des marchés conclus avec Sa
Majesté relativement à des services de transport maritime
à l'égard de la mission de ravitaillement du district de
Keewatin\$650,000.Crédit 80—Paiements à VIA Rail Canada Inc.....
\$755,400,000.Crédit 85—En se conformant à la réglementation prescrite
par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie
des chemins de fer nationaux du Canada et le CN Marine
Inc. d'une proportion déterminée des frais engagés par
eux relativement aux avantages accordés.....\$2,000,000.Crédit 90—Paiements conformément aux conditions
approuvées par le Conseil du Trésor.....\$21,000,000.Crédit L95—Pour autoriser le Ministre à acheter en fiducie
au nom de Sa Majesté et selon les conditions négociées
avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du
Canada (CN) et approuvées par le gouverneur en conseil,
relativement aux services de traversier et de cabotage sur
la côte est, des actions sans valeur au pair du capital-
actions du CN lesquelles seront émises par le CN
\$42,900,000.

Le vice-président: Vous trouverez ces crédits aux pages 29-82 à 29-97 du livre bleu.

[Texte]

• 0935

I would like to welcome Mr. Mulder, the Administrator of Canadian Surface Transportation Administration. Mr. Mulder, would you kindly introduce your officials?

Mr. N. Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): I would be pleased to do so, Mr. Chairman. I have with me Mr. Gaetan Bélec, who is Surface Deputy Administrator, and Mr. Dennis Pratt, who is the Director General of Policy Planning and Urban Transportation. I always have difficulty with that long title myself, sir.

The Vice-Chairman: Mr. Mulder, did you wish to make a short statement before we enter into the questioning, or shall we proceed immediately to the questioning?

Mr. Mulder: No. I have no opening statement, sir.

The Vice-Chairman: Fine.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Mulder, in the Western Development Fund and the \$3.7 billion initiatives: Are those initiatives part of the phantom Western Development Fund we have heard about for the last 10 years?

Mr. Mulder: Yes, Mr. McKnight, they are. The amount of money that we have indicated are part of the western transportation initiative for the first 4 crop years starting in 1982-1983, amount to \$3.7 billion and there is an estimate of \$1.85 billion as existing funds and the rest of the money, which would be close to \$1.9 billion \$1.85 billion are new funds and the sources of funds were initially part of the Western Development Fund, the \$4 billion fund that was announced 2 years ago.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, through you, would the department have any objection, or would it be able to document the amount of the Western Development Fund that has been used for transportation in western Canada since its initial announcement and where that money has been spent and how much of it has been supposedly allocated from the Western Development Fund? Could we have that, either read into the record or documented at a later date?

Mr. Mulder: Yes, Mr. Chairman, we could provide that to the committee. We could give a breakdown of the \$3.7 billion and we could indicate how much was allocated for existing programs and also then what the actual breakdown is of the \$3.7 billion. A fair amount of money has yet to be spent; that is subject to approval of the initiative by Parliament whenever the legislation is introduced and approved. Some of the money has already been earmarked, for example: The supplementary C estimates for 1982-1983 provided some money to the railways to go ahead with investments. We have used some of the money to pay for the branch... the hopper car purchase last year, \$83 million for that. So some of the money has been spent, but most of it has yet to be spent subject to the approval of the new initiative by Parliament.

Mr. McKnight: Just in passing, the fund has been called upon several times and not just starting two years ago. The

[Traduction]

Je souhaite la bienvenue à M. Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface. Monsieur Mulder, voulez-vous nous présenter vos collaborateurs?

M. N. Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada): Avec plaisir, monsieur le président. Je suis accompagné de M. Gaetan Bélec, administrateur adjoint, et de M. Dennis Pratt, directeur général de la Politique de planification et des programmes urbains de transport de surface. Ce titre est tellement long qu'il me donne toujours du mal.

Le vice-président: Monsieur Mulder, souhaitez-vous faire une déclaration préliminaire avant de passer aux questions, ou bien préférez-vous que nous commencions tout de suite?

M. Mulder: Non, je n'ai pas de déclaration préliminaire.

Le vice-président: Bien.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Je vous remercie, monsieur le président. En ce qui concerne le Fonds de développement de l'Ouest et les initiatives chiffrées à 3.7 milliards de dollars: ces dernières font-elles partie du fonds de développement fantôme dont on nous rebat les oreilles depuis 10 ans?

M. Mulder: Oui, monsieur McKnight. Les montants que nous avons indiqués font partie des initiatives en matière de transport dans l'Ouest et se répartissent sur quatre campagnes agricoles commençant en 1982-1983, pour un montant total de 3.7 milliards. Sur ce chiffre, 1.85 milliard sont des fonds existants, et le reste, c'est-à-dire près de 1.9 milliard, plus précisément 1.85 milliard, sont des crédits nouveaux qui proviennent initialement du Fonds de développement de l'Ouest de 4 milliards annoncé il y a deux ans.

M. McKnight: Le ministère pourrait-il nous indiquer la répartition des montants provenant du Fonds de développement de l'Ouest qui ont été investis dans les transports dans l'Ouest du Canada depuis le lancement du programme, où cet argent a été dépensé et combien a été censément tiré sur le Fonds de développement de l'Ouest? Pourriez-vous donner ces chiffres, soit maintenant, soit par écrit à une date ultérieure?

M. Mulder: Oui, monsieur le président, nous pouvons fournir ces renseignements au comité. Nous pouvons vous indiquer la répartition des 3.7 milliards, comment ils se répartissent. Il reste encore pas mal de crédits à dépenser, mais il faudra pour cela que le Parlement adopte une législation qui reste à introduire. Une partie de cet argent a déjà été réservée; par exemple, le budget supplémentaire C de 1982-1983 alloue certains fonds d'investissement aux sociétés ferroviaires. Nous en avons dépensé une partie, 83 millions, pour l'achat de wagons-trémies. Une partie de cet argent a donc été dépensée, mais la plus grande partie des fonds sont encore disponibles et nécessitent l'autorisation du Parlement.

M. McKnight: Il faut quand même signaler qu'on a déjà tiré sur ce fonds à plusieurs reprises avant les deux dernières

[Text]

fund had been the object of discussion and of the method of payment for transportation initiatives in western Canada well before two years. Could we have, in that history, the amount of money that has been drawn from the fund, over and above the \$3.7 billion, in the past. If you go back on press clippings, Mr. Mulder, you will see that the fund has been used back as far as 1980, as something to draw upon for western transportation initiatives.

Mr. Mulder: Well, the previous funds have been spent on things like hopper cars and branch line rehabilitation from the mid 1970's up until 1982-1983. It was based on existing funds. It had nothing to do with the Western Development Fund. The only things that have so far been funded out of the western transportation initiative allotment, which is part of the Western Development Fund, so far has been the hopper car purchase last year. So all the existing programs have been funded through normal sources. It is the additional money that adds up to the \$3.7 billion in total. That is what has been targeted out of the Western Development Fund.

Mr. McKnight: Well, we look forward to comparing that to what we have had in the past.

Mr. Mulder: We will be happy to give the committee a breakdown.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, could Mr. Mulder explain to the committee why in the years 1981-1982... as I read... the cost of moving grain is estimated at \$313 million? But in the years after that the annual cost is propped up over \$650 million? What figures are used in 1981-1982 compared to the future years?

• 0940

Mr. Mulder: Mr. Chairman, perhaps I could just ask for clarification. Mr. McKnight refers to \$313 million for 1981-1982. The \$313 million sticks in my mind as the amount of money we are providing to the railways during crop year 1982-1983 for the net losses for moving grain. Is that the figure the hon. member is referring to?

Mr. McKnight: Right.

Mr. Mulder: That amount of money, \$313 million for crop year 1982-1983, is the estimated net loss we calculated with the railways and the CTC for that crop year after you have taken account of what the farmers pay under the Crow rate, the 15¢ per bushel, which I think works out roughly to about \$150 million. Then you have to take into account the existing branchline subsidies program during this current crop year, which amounts to roughly \$280 million. So when you add those two figures, plus the \$313 million, you get an estimate of our amount that we are prepared to pay the railways to offset the losses.

I should stress that the \$313 million is not the total amount the railways claim they have lost; we are not providing them with the total amounts. For example, we put a lid on in terms of the amount of volume that would be moved; the estimate now is that we might move as much as 33 million metric tonnes. We are going to provide the railways for the move-

[Translation]

années. Cela fait plus de deux ans que l'on s'en sert pour payer les initiatives en matière de transport dans l'Ouest. Pourriez-vous nous indiquer la somme totale tirée sur ce fonds par le passé, en sus des 3.7 milliards? Si vous regardez les articles de presse, monsieur Mulder, vous verrez que le fonds a déjà servi, en 1980, pour financer les initiatives en matière de transport dans l'Ouest.

M. Mulder: Oui, on s'en est servi pour l'achat de wagons et la remise en état des lignes secondaires depuis le milieu des années 70, et jusqu'en 1982-1983. Il s'agissait là de crédits existants, et cela n'avait rien à voir avec le Fonds de développement de l'Ouest. La seule chose qui ait été financée jusqu'à présent au moyen des crédits affectés aux initiatives de transport dans l'Ouest, c'est-à-dire du Fonds de développement de l'Ouest, ont été les achats de wagons, l'année dernière. Tous les programmes existants ont donc été financés par les sources normales. Ce sont les fonds supplémentaires qui totalisent 3.7 milliards.

M. McKnight: Eh bien, je suis impatient de comparer cela avec ce que nous avons eu par le passé.

M. Mulder: Nous donnerons tous les chiffres au comité avec le plus grand plaisir.

M. McKnight: Monsieur le président, M. Mulder pourrait-il nous expliquer pourquoi, en 1981-1982... Je lis ici que le coût du transport des céréales est estimé à 313 millions. Par contre, les années suivantes, on prévoit que le coût va grimper à plus de 650 millions. Quels chiffres utilisez-vous pour faire ce calcul en 1981-1982, par comparaison aux années suivantes?

M. Mulder: J'aurais besoin d'une précision, monsieur le président. M. McKnight mentionne le chiffre de 313 millions en 1981-1982. Il me semble que c'est le montant que nous versons aux compagnies ferroviaires durant la campagne agricole 1982-1983 pour couvrir les pertes nettes sur le transport des céréales. Est-ce là le chiffre dont vous parlez?

M. McKnight: Oui.

M. Mulder: Ce montant, 313 millions pour la campagne agricole 1982-1983, est l'estimation du déficit net que nous avons calculé conjointement avec les compagnies ferroviaires et la CCT, tenant compte de ce que paient les agriculteurs dans le cadre du tarif du Nid-de-Corbeau, soit 15 cents le boisseau, ce qui donne approximativement 150 millions. Ensuite, il faut tenir compte du programme de subventions des lignes secondaires existantes durant cette même campagne, soit environ 280 millions. Si vous ajoutez ces deux chiffres, plus les 313 millions, vous obtenez une estimation du montant que nous versons aux compagnies ferroviaires pour couvrir leurs pertes.

Je souligne que les compagnies ferroviaires revendiquent une perte totale supérieure à ce chiffre de 313 millions, mais nous n'en couvrons pas la totalité. Par exemple, nous avons imposé un plafond au volume du fret dont nous couvrons le déficit. On prévoit aujourd'hui qu'il faudra transporter 33 millions de tonnes métriques, alors que nous ne couvrons que 31.3 millions

[*Texte*]

ment, as I recall, of only 31.3 million metric tonnes. So for anything they move over that 31.3 million metric tonnes they will have to pay the full cost, except for what is paid under the Crow rate.

Also, we are not providing any contribution to overhead during this current crop year. We are just taking the Gilson-Snaveley calculations and not making any contribution to overhead on that formula.

Mr. McKnight: Could I just review what you have said so that it is clear in my mind? With the farmers' contribution to the movement of grain, under Crow, moving 31 million tonnes and not putting in overhead, the estimated loss to the railroads is \$313 million.

Mr. Mulder: Our calculation of what we are prepared . . .

Mr. McKnight: The government's understanding.

Mr. Mulder: Right. But it also includes the branchline subsidies, over and above the \$313 million.

Mr. McKnight: Over and above that. Then again, why does the government feel that over the next number of years \$650 million should be paid to the railroads?

Mr. Mulder: The \$650 million is the estimated loss in 1981-1982, not 1982-1983, so we are talking about two different years, number one. Number two is that the \$650 million would include the amount of money that normally would have been provided through the branchline subsidies. If we go ahead with paying the Crow benefit—and the figure the hon. member is referring to relates to the Crow benefit, the estimated loss to the railways in 1981-1982—if we pay the \$651 million to the railways and farmers over the next few years we would terminate the branchline subsidies program. Am I making myself clear there?

Mr. McKnight: So you are telling me that in this year, the year I am discussing, 1981-1982, with the \$313 million cost, if you add the branchline subsidies to that . . . what number do you get?

Mr. Mulder: You get \$313 million, which is the amount we are forwarding to the railways, plus—I do not know the exact figure—I think it is \$280 million in the branchline subsidies, for a total of about \$593 million estimated. That compares to the Crow benefit calculations for 1981-1982 of \$651 million.

Mr. McKnight: So you are saying that if you put in the branchline subsidies and accept the railroads' numbers as to their losses, you come to \$593 million . . .

Mr. Mulder: For 1982-1983.

Mr. McKnight: —for 1982-1983.

Mr. Mulder: The crop year.

Mr. McKnight: Okay, but it is 1981-1982 where the \$313 million comes in.

[*Traduction*]

de tonnes. Donc, pour chaque tonne au delà du plafond de 31.3 millions de tonnes, les chemins de fer devront absorber la totalité du coût, sauf pour la partie couverte par le tarif du Nid-de-Corbeau.

De plus, durant cette campagne agricole, nous ne versons rien au titre des frais généraux. Nous prenons simplement le calcul Gilson-Snaveley et ne faisons aucune contribution au titre des frais généraux.

M. McKnight: J'aimerais préciser un peu tout cela, pour être sûr de bien comprendre. En tenant compte des paiements des agriculteurs dans le cadre du tarif du Nid-de-Corbeau, avec un tonnage transporté de 31 millions de tonnes, et en négligeant les frais généraux, la perte estimative des chemins de fer est de 313 millions.

M. Mulder: C'est le montant que nous sommes disposés à . . .

M. McKnight: Le montant calculé par le gouvernement.

M. Mulder: Oui. Mais cela englobe les subventions aux lignes secondaires qui s'ajoutent aux 313 millions.

M. McKnight: Qui s'ajoutent. Pourquoi donc le gouvernement estime-t-il à 650 millions les montants à verser aux chemins de fer?

M. Mulder: Les 650 millions représentent le déficit estimatif en 1981-1982, et non en 1982-1983. On parle là de deux années différentes, pour commencer. Deuxièmement, ce chiffre comprend les montants qui seraient normalement accordés dans le cadre des subventions aux voies secondaires. Si nous décidons de payer le tarif du Nid-de-Corbeau—et le chiffre que cite le député est basé là-dessus—la perte estimative des sociétés ferroviaires en 1981-1982 . . . Si nous payions le chiffre de 651 millions aux chemins de fer et aux agriculteurs pendant les prochaines années, nous mettrions fin au programme de subventions aux lignes secondaires. Est-ce que je m'explique bien?

M. McKnight: Vous me dites que l'année dont je parle, c'est-à-dire 1981-1982, si l'on ajoute les subventions aux lignes secondaires, ou 313 millions . . . combien cela fait-il?

M. Mulder: Vous obtenez 313 millions, qui est le montant que nous versons aux chemins de fer, plus—je ne connais pas le chiffre exact—mais je crois qu'il s'agit de 280 millions, sous forme de subventions aux lignes secondaires, et on obtient un total estimatif de 593 millions environ. Cela est à comparer au calcul du Nid-de-Corbeau de 1981-1982 de 651 millions.

M. McKnight: Vous dites donc que, si vous acceptez les chiffres des pertes annoncées par les sociétés ferroviaires et que vous y ajoutez les subventions aux lignes secondaires, vous arrivez à 593 millions . . .

M. Mulder: En 1982-1983.

M. McKnight: . . . en 1982-1983.

M. Mulder: La campagne agricole.

M. McKnight: Oui, mais c'est en 1981-1982 qu'intervient les 313 millions.

[Text]

Mr. Mulder: No. The \$313 million is the amount of money we are prepared to help offset the grain losses for crop year 1982-1983.

Mr. McKnight: Not 1981-1982?

Mr. Mulder: No. We did not pay the railways for any losses they incurred for 1981-1982, except for the branchline subsidies.

Mr. McKnight: All right. Go back into your \$593 million.

Mr. Mulder: Yes.

Mr. McKnight: Where is the additional \$65 million-plus? Where does that come from?

Mr. Mulder: It is not being paid to anybody; that is the amount of money we are not repaying to the railways because we are not making any contribution to overhead.

• 0945

Mr. McKnight: Then again, why in the future years do you come to your \$650 million, or \$651 million... —whichever number you want to use?

Mr. Mulder: We would not come to that.

Just a little bit of background, Mr. Chairman, if I may. Dr. Gilson was asked to calculate the 1981-1982 losses for moving grain for the railways, and he came up with a figure, which we made a few adjustments to because of changed volumes—he came to an estimate of about \$651.6 million. That included a 20% contribution to overhead; but he recommended that this 20% contribution to overhead be phased in over a period of 4 years. In the first year—that is 1982-1983—the railways will get no contribution to overhead. In the second year, crop year 1983-1984, they get 5% of that 20%. They get one-quarter of it. Then the following year they get 10% of that contribution to overhead; in other words, half of it.

So what we are doing in this current crop year, 1982-1983, is providing the railways with some losses, but no contribution to overhead, as recommended by Dr. Gilson. So that is why you have a difference between the \$651 million versus the \$593 million—in that range.

Mr. McKnight: All right, then, I guess a simple question: Why does the government feel it is necessary to provide a guarantee to the railroads on their contribution to overhead at 20%, when there is no contribution to the initial producers?

Mr. Mulder: Excuse me, sir, I did not catch the last part. I did not understand that.

Mr. McKnight: Well, just as a dirt farmer, it seems strange that the contributions to overhead are paid to the railroads and there are no contributions to overhead considered in the Pepin proposals, or the government proposals, to the primary producer, the farmer.

Mr. Mulder: But also, through this régime—one gets a bit into politics, but if I may—currently the railways are losing on

[Translation]

M. Mulder: Non. Les 313 millions sont le montant que nous sommes prêts à verser pour compenser le déficit sur les céréales durant la campagne 1982-1983.

M. McKnight: Pas en 1981-1982?

M. Mulder: Non. Nous n'avons pas restitué aux compagnies ferroviaires les pertes subies en 1981-1982, sauf les subventions aux lignes secondaires.

M. McKnight: Bien. Revenons à vos 593 millions.

M. Mulder: Oui.

M. McKnight: D'où viennent les 65 millions supplémentaires?

M. Mulder: Ce n'est pas de l'argent que nous versons; c'est le montant que nous ne versons pas aux compagnies ferroviaires, du fait que nous ne couvrons pas les frais généraux.

M. McKnight: Dans ce cas, encore une fois, comment arrivez-vous au chiffre de 650 millions, ou 651 millions, pour les années suivantes?

M. Mulder: Nous n'arrivons pas à ce chiffre.

Je vais essayer d'expliquer un peu la situation, monsieur le président. M. Gilson a été chargé de calculer le déficit subi par les compagnies ferroviaires sur le transport des céréales en 1981-1982, et il est arrivé à un chiffre—auquel nous avons apporté quelques ajustements du fait des changements de volume—de 651.6 millions. Ce chiffre englobait une contribution de 20 p. 100 aux frais généraux, mais il a recommandé que cette contribution n'intervienne que progressivement dans le courant des quatre années suivantes. La première année, c'est-à-dire en 1982-1983, les chemins de fer ne toucheraient aucune contribution aux frais généraux. La deuxième année, c'est-à-dire la campagne de 1983-1984, ils toucheraient 5 p. 100 de ces 20 p. 100, c'est-à-dire un quart. Ensuite, l'année suivante, ils toucheraient 10 p. 100, c'est-à-dire la moitié.

Ce que nous faisons, donc, dans la campagne actuelle, 1982-1983, c'est couvrir certains déficits des chemins de fer, mais sans verser aucune contribution aux frais généraux, comme l'avait recommandé M. Gilson. C'est pourquoi vous avez cette différence entre 651 millions et 593 millions environ.

M. McKnight: Bien. Cela m'amène à vous poser une question toute simple: pourquoi le gouvernement garantit-il aux compagnies ferroviaires le remboursement à 20 p. 100 de leurs frais généraux, alors qu'il ne verse rien aux producteurs de céréales eux-mêmes?

M. Mulder: Excusez-moi, je n'ai pas très bien compris votre question.

M. McKnight: Il paraît simplement étrange aux agriculteurs eux-mêmes que l'on rembourse 20 p. 100 des frais généraux des chemins de fer et que le projet Pepin n'accorde rien aux producteurs, c'est-à-dire aux agriculteurs.

M. Mulder: Oui, mais ce régime—là, on entre dans le domaine politique—à l'heure actuelle, les chemins de fer

[Texte]

the hauling of grain, and the farmers are not. I realize some farmers may be losing money on being in the grain business. But the whole question was: Should the railways be compensated for legitimate losses incurred in the movement of grain? And it was concluded through Dr. Gilson's consultations that, yes, there was a legitimate case to be made not only to pay the longer invariable cost of hauling grain, but also to make a contribution to overhead of 20%; that would be phased in over 4 years.

That contribution to overhead is not profit. One of the costs, for example, is the cost of overhead marketing costs, the overall CN-CP operations throughout the country, and the grain share of that, the overall ongoing maintenance of the main-line system, etc. So that was a decision that was made in Dr. Gilson's report, or recommendation, and we have so far acted on it in a partial way through the interim payments we have made during this crop year.

Mr. McKnight: That comes back, then, to the consideration or the guarantee of return on investment. Could you inform the committee as to the government's feelings, the department's feelings, on contributions to investment, considering past investment, having in mind branch-line rehabilitation, etc., that has been claimed by railroads—by some railroads—and the recent decision by the CTC setting that aside, saying, if I am correct, that should not be considered when they are considering return on investment?

Mr. Mulder: If I may, not to get into the problem of comparing apples and oranges, the basic decision that is before Cabinet right now on legislation or what the new régime will provide will allow for the railways to be compensated for losses on grain. In return for that, they have to honour a number of commitments. For example, they have to invest the money; and we have a monitoring system already in place to make sure that the money that is being provided during this crop year will actually be invested throughout the system, particularly in the west. They also have to meet performance targets. Among other things, consideration is being given to make sure that they maintain the branch lines that we are currently rehabilitating. Also, we are—and it is still before the courts—the CTC decision. We are sympathetic to the CTC view that they should not be allowed to claim the capital costs of the branch lines that have been rehabilitated by the government; and that is the case that the honourable gentleman refers to.

So in return for the amount of compensation we are giving the railways, we expect a number of commitments, which will become clear once the legislation is introduced in the House. We are not just turning the money over to the railways and saying, well, you can do whatever you want with it. We want to make sure it is used to improve the grain transportation system, that investments in main line capacity be undertaken, that grain is actually delivered on time.

[Traduction]

perdent de l'argent sur le transport des céréales, et ce n'est pas le cas des agriculteurs. Je veux bien que certains produisent des céréales à perte, mais toute la question est de savoir s'il faut indemniser les chemins de fer des pertes légitimes qu'ils ont subies sur le transport des céréales. M. Gilson, après consultation, a conclu qu'il serait légitime de les indemniser non seulement pour les pertes sur le transport des céréales, mais également de compenser à 20 p. 100 leurs frais généraux, compensation mise en place progressivement sur une période de quatre ans.

Cette compensation des frais généraux ne représente pas un bénéfice. Ces frais généraux comportent, par exemple, le coût de la commercialisation en général, l'exploitation générale des chemins de fer dans le pays, l'entretien du réseau d'ensemble, et les 20 p. 100 sont la part de tout cela que représentent les céréales. C'est une décision que M. Gilson a prise dans son rapport, ou dans sa recommandation, et nous l'avons suivie partiellement dans les versements intérimaires que nous avons effectués durant cette campagne.

M. McKnight: On en revient donc à la notion d'un bénéfice garanti. Pourriez-vous nous indiquer la position du gouvernement, la position du ministère, concernant les investissements passés, et notamment la remise en état des lignes secondaires, etc., que les compagnies ferroviaires veulent faire entrer dans le calcul du rendement des investissements, ce que la Commission canadienne des transports vient de rejeter?

M. Mulder: Il ne faut pas comparer les pommes et les oranges. La décision que doit prendre maintenant le cabinet au sujet du nouveau régime concerne les indemnités à verser aux chemins de fer pour couvrir leurs pertes sur le transport des céréales. En échange, les compagnies ferroviaires doivent prendre un certain nombre d'engagements. Par exemple, elles doivent investir, et nous avons déjà mis en place un système de contrôle pour assurer que les montants que nous versons durant la présente campagne seront effectivement investis dans le réseau, et particulièrement dans l'Ouest. Elles doivent également respecter certaines normes, et notamment en ce qui concerne les voies secondaires actuellement remises en état. Il y a également la décision de la CCT qui fait l'objet d'un recours en justice. Nous partageons l'avis de la CCT lorsqu'elle refuse aux compagnies ferroviaires de faire intervenir dans le calcul le coût en capital des lignes secondaires qui ont été remises en état par le gouvernement et dont parlait le député.

Donc, en échange des indemnités que nous versons aux compagnies ferroviaires, nous exigeons un certain nombre d'engagements qui seront précisés une fois que la loi sera déposée à la Chambre. Nous ne versons pas cet argent sans engagement réciproque de la part des compagnies ferroviaires. Nous voulons assurer qu'il servira à améliorer le système de transport des céréales, que des investissements seront faits sur le réseau principal et que les céréales seront livrées en temps voulu.

[Text]

[Translation]

• 0950

Mr. McKnight: Now we are into a completely different subject when we start talking about guarantees by the railroads. When I review the plan as proposed, there is some wording that says "there may be" a tribunal set up under the GTA to monitor and levy penalties and incentives to the railroads. As I recall, the penalties would be implemented in three years. Could you inform the committee as to what recourse the government has in that three-year time period before penalties would be implemented if commitments by the railroads have not been carried out and the grain has not moved adequately to satisfy the producers for the additional costs they see in the future?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, I cannot be as explicit in my answer as I would like to be because we have been working on draft legislation that is still before Cabinet—and ministers, of course, make their own decisions finally as to what they think should be in legislation. So I cannot comment on what may eventually get into legislation or indeed what is before Cabinet now.

I could answer the question by referring to earlier work that has been done and is in the public domain, particularly the report by a task force and a central co-ordinating agency. In that report, a recommendation was made that for two or three years we have a notional system of monitoring railway performance and the performance of other system participants—that is, people who are in the grain transportation business—to see whether or not they actually meet volume targets. The idea is that for two- or three-year crop years, we have a system in place, whether it be monthly or quarterly, on annual volume targets. Then there would be a system set in place which would monitor as to whether those targets were being achieved and, if they were not being achieved, to determine who is at fault. It could be through an act of God or through a labour strike and so on. It could also be through the non-performance of some of the other people, who are in, say, the elevator operating business or whatever. But it could also be that the railways were at fault, that they did not have enough cars in place or were not moving them fast enough, etc.

Once we had tried it out for two or three years, then the idea would be that if the legislation were passed, detailed regulations would be approved and put in place and then we could actually penalize the railways. The idea of penalizing them is consistent with the Gilson report, where he recommends that part of the contribution to overhead would be withheld. It is not viewed that currently, through those performance targets for the first couple of years, the government actually would hold money. It could. Now, there is consideration being given in Cabinet that there be some powers for the government actually to hold back some money if the railways do not perform. But obviously I cannot go into details on that. It remains to be seen what finally comes in the legislation.

Mr. McKnight: That is during the first three years, or after the three year . . .

M. McKnight: La question des garanties données par les chemins de fer nous fait aborder un sujet entièrement différent. Si je regarde le plan projeté, on y dit: «qu'il pourrait y avoir» un tribunal érigé en vertu de la Loi sur le transport des grains chargé de surveiller les chemins de fer et éventuellement d'imposer des pénalités. Si je me souviens bien, on prévoit que les pénalités seraient mises en place dans trois ans. Pourriez-vous nous dire quel recours le gouvernement possède dans l'intervalle, au cas où les chemins de fer ne tiendraient pas leurs engagements et ne transporteraient pas les céréales dans des conditions satisfaisantes aux yeux des producteurs qui devront absorber des coûts supplémentaires à l'avenir?

M. Mulder: Je ne peux pas vous donner une réponse aussi précise que je le souhaiterais, car nous travaillons actuellement à un avant-projet de loi qui est actuellement soumis au Cabinet, et les ministres, bien entendu, y apporteront les changements qu'ils veulent. Je ne peux donc pas vous dire quel sera le texte final de cette loi.

Je peux cependant vous renvoyer aux travaux qui ont déjà été publiés, et notamment le rapport soumis par un groupe de travail qui prévoit un organisme de coordination central. Le rapport recommande que, pour une durée de deux ou trois ans, nous mettions en place un système de surveillance du mouvement des céréales, c'est-à-dire des compagnies ferroviaires et des autres parties du système de transport, afin de déterminer dans quelle mesure les objectifs de volume sont atteints. On fixerait donc, pendant deux ou trois campagnes successives, des objectifs de volume mensuels ou trimestriels, et on verrait dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et, s'ils ne le sont pas, on déterminerait à qui en incombe la faute. Cela pourrait être dû à une catastrophe naturelle, ou à une grève du personnel, etc., mais également à la déficience d'autres intervenants, comme par exemple les compagnies de stockage en silos, etc. Évidemment, le blâme pourrait également tomber sur les chemins de fer qui n'auraient pas prévu un nombre de wagons suffisant ou assuré une rotation assez rapide, etc.

Après un essai de deux ou trois ans, une loi serait adoptée, une réglementation détaillée promulguée, et l'on pourrait alors effectivement pénaliser les sociétés ferroviaires. C'est d'ailleurs une idée qui se trouve déjà dans le rapport Gilson, puisqu'il recommande qu'une partie de la contribution aux frais généraux soit éventuellement retenue. Nous n'envisageons pas pour le moment d'imposer des sanctions durant ces premières années, mais ce serait possible. Le Cabinet réfléchit actuellement à la possibilité de le faire, mais je ne peux évidemment pas vous donner de détails, et il faudra attendre le projet de loi pour le savoir.

M. McKnight: Vous parlez là des trois premières années, ou bien . . . ?

[Texte]

Mr. Mulder: It would be during the first three years. If the railways do not live up to their overall commitments, investment commitments, performance, etc.

The Vice-Chairman: Last question, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Let me pose a question. Looking at the excess capacity that we have in the system right now, as it exists today and as it will probably exist over the next two years or even three years, what would be the position of the government if the investments are not made, but the grain does move? Again, I am basing that on the statements made by the president of CP and the president of CN saying that these investments would not depend on whether they got the money from the government, that investments would be made as to the necessity of the rest of the economy of Canada picking up and putting a strain on their system.

Mr. Mulder: Again, Mr. Chairman, I am in a little bit of a quandary on that; I cannot indicate the details of what is being considered. Somebody may take me to court under the secrecy act, or whatever it is called, but all I can say is . . .

Mr. McKnight: There are no secrets in this committee, Nick. Come on.

Mr. Mulder: Well, I am not a member of the committee, so I cannot comment on whether or not you have secrets. I am just a witness here. But all I can say is that consideration is being given by ministers to make sure that the railways invest in the whole system in order to improve the grain transportation system. So if they do not deliver on the main line capacity projects, then there might be some question of withholding some of the funds.

Mr. McKnight: During this three-year period.

Mr. Mulder: Even during the three-year period, yes.

• 0955

Mr. McKnight: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. McKnight.

I will now call upon Mr. Nowlan to proceed with questioning.

Mr. Nowlan: Okay. Well I will leave the western transportation issue to my friend, who I think—you are going to come around on the second round, Bill?

Mr. McKnight: I would hope to.

Mr. Nowlan: Otherwise, there are some other areas we may get to. I would like to come up with the perennial question, not western grain, but the VIA Rail discussion paper. I do not know whether it was cobweb time—a year or so ago—but as I recollect, the last time you were before us you mentioned that the discussion paper was before the Cabinet. Now, if it is in there, I appreciate the problems of you telling us too much. But could you please tell us where the devil the discussion paper is? Have things evolved beyond this discussion paper? And whatever was discussed in Cabinet, which we are not privy to officially, has it come out of Cabinet so that we now have a draft bill? What is the present status of this matter?

[Traduction]

M. Mulder: Des trois premières années, si les chemins de fer ne respectent pas leurs engagements d'ensemble, leurs engagements d'investissement, de performance, etc.

Le vice-président: Une dernière question, monsieur McKnight.

M. McKnight: Laissez-moi vous poser une question. Si l'on regarde l'excédent de capacité que le système présente à l'heure actuelle, et que l'on retrouvera probablement au cours des deux, ou même, trois années suivantes, quelle serait la position du gouvernement si les investissements n'étaient pas réalisés, mais que le transport des céréales soit quand même assuré de façon satisfaisante? Encore une fois, je me réfère là aux déclarations faites par les présidents du CP et du CN disant que la décision d'investir ne dépendrait pas des subventions du gouvernement, mais de leur nécessité, c'est-à-dire de la reprise économique et de l'augmentation du volume du fret.

M. Mulder: Encore une fois, monsieur le président, il m'est difficile de répondre, car je n'ai pas le droit de vous donner les détails. On pourrait me poursuivre pour infraction à la Loi sur les secrets officiels, et tout ce que je puis dire, c'est que . . .

M. McKnight: Allons donc, Nick, il n'y a pas de secrets dans ce Comité.

M. Mulder: N'étant pas membre du Comité, je ne sais pas si vous avez des secrets ou non, je suis un simple témoin. Tout ce que je puis dire, c'est que les ministres réfléchissent à un système qui contraindrait les chemins de fer à investir dans le réseau pour améliorer le transport des céréales. Si donc elles s'abstiennent d'investir, il se pourrait qu'une partie des fonds soit retenue.

M. McKnight: Durant cette période de trois ans.

M. Mulder: Oui, déjà durant la période initiale de trois ans.

M. McKnight: Je vous remercie.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur McKnight.

Je donne maintenant la parole à M. Nowlan.

M. Nowlan: Bien. Je vais laisser la question des transports dans l'Ouest à mon ami qui va . . . vous allez revenir là-dessus au deuxième tour, n'est-ce pas, Bill?

M. McKnight: Je l'espère.

M. Nowlan: J'aimerais, quant à moi, aborder d'autres questions, et notamment l'éternel problème de VIA Rail. Vous nous avez dit, lors de votre dernière comparution, il y a un an, je crois, que le cabinet était saisi d'un document de travail à ce sujet. Si c'est le cas, je comprends qu'il vous soit difficile de nous en parler. Pourriez-vous nous dire où diable ce document de travail est rendu? A-t-on commencé à dépasser ce stade? Le cabinet lui a-t-il donné son aval, de façon à ce que l'on puisse en tirer un avant-projet de loi? Où en est la situation?

[Text]

Mr. Mulder: The draft of the discussion paper is still waiting to go into Cabinet. It had been scheduled a couple of times but it did not proceed . . . —not because there were any problems with the discussion papers per se, but it is appended to an overall memorandum to Cabinet on a number of issues associated with VIA Rail. It includes such issues as what the overall level of funding to VIA Rail should be, what should be done to encourage CN, CP, and VIA to improve contracts, and various other issues along that line.

Because Mr. Franche—and he may care to go into details on Thursday on this . . . —has asked for some time to improve the overall management of VIA Rail, to make a number of management changes, to improve the contracts with CN-CP, and to do some further documentation of what its capital investments plans are and so on, we have agreed to hold off on going to Cabinet with the formal Cabinet document and the discussion paper for another month or so. So some time in May the whole package will go to Cabinet, and hopefully we will get a decision fairly soon as to whether they also agree with the discussion paper, and refer it to this committee.

Mr. Nowlan: Well, that is another issue, but I gather you have to have some definition of the discussion paper before you could ever get a draft piece of legislation. Is that correct?

Mr. Mulder: Yes, sir, that is correct. If I may just address that, the purpose of the discussion paper is to highlight certain issues that are important to the whole rail passenger program and to outline some options, and then to ask the committee, if ministers decide to send it to this committee, to see which of the options they think make sense. Then, on that basis, the government would draft a VIA Rail Canada act. The intent is not to have a discussion paper and a draft bill, but to have a discussion paper and to allow this committee to consider the various options, to see what they think is needed. And based on that report, ministers would then decide whether or not to draft a VIA Rail Canada act.

Mr. Nowlan: That is why you have anticipated my next few—10, 20, 30—questions; and I am glad you did, in a very clear, succinct way. Then, my next question, and you may not want to trespass too far, but you have used the word options. Mr. Mulder, do I sort of use my imagination? In the discussion paper, which is in a state of mitosis, and yet has not been clearly given Cabinet imprint—and I gather perhaps not even the ministerial imprint—do the options go all the way from no passenger train service to the present status, with the consequences of funding in those extremes, or everything in between?

Mr. Mulder: No, sir. That issue per se is not currently included in the draft discussion paper. What we are dealing with for example, is not the question of what the route structure should be or should there be a rail passenger program. It basically says it is given that there will be a rail passenger program. What, then, should the institutional framework be? What power should VIA Rail have in order to run a good business? What level of compensation should be provided to CN and CP, in order to have VIA only accept fair charges?—nothing that could be considered unfair and so on.

[Translation]

M. Mulder: Le projet de document de travail n'a pas encore été soumis au cabinet. Il a été inscrit à l'ordre du jour à plusieurs reprises, mais n'a pas encore été examiné, car il est annexé à un mémoire général au cabinet qui traite d'un grand nombre de questions apparentées à VIA Rail, telles que le niveau global des subventions à donner, les mesures d'encouragement à consentir au CN, au CP et à VIA pour améliorer les contrats, et toutes sortes d'autres questions du même genre.

M. Franche ayant demandé, il y a déjà quelque temps, une amélioration de la gestion d'ensemble de VIA Rail, c'est-à-dire une refonte administrative, de meilleurs contrats avec le CN et le CP, ainsi que des études sur les plans d'investissement, etc., nous avons retardé d'un mois la soumission au cabinet de ce document de travail. M. Franche vous parlera peut-être de ces problèmes lui-même jeudi. Donc, l'ensemble de propositions sera soumis au Cabinet dans le courant du moi de mai, et j'espère qu'une décision suivra assez rapidement et que le tout pourra être renvoyé à votre comité.

M. Nowlan: C'est un autre problème, mais j'imagine qu'il vous faut un accord de principe sur le document de travail avant de commencer à rédiger un avant-projet de loi, n'est-ce pas?

M. Mulder: Oui, c'est exact. Le document de travail met en lumière un certain nombre de questions qui sont au coeur du transport ferroviaire des voyageurs et propose quelques options. Ensuite, si les ministres décident de le renvoyer au Comité, celui-ci pourra choisir entre ces options et, à partir de là, le gouvernement pourra rédiger un projet de loi sur VIA Rail Canada. Le projet de loi ne ferait pas suite directement au document de travail, car celui-ci serait soumis d'abord à votre Comité, qui examinerait les différentes options possibles. Ce n'est qu'ensuite que les ministres décideront d'introduire ou non une loi sur VIA Rail Canada.

M. Nowlan: Vous avez anticipé là mes 10, 20 ou 30 prochaines questions, et j'en suis heureux, car vous l'avez fait de façon très claire et très succincte. Ce document de travail en est encore dans une phase très préliminaire et n'a pas reçu l'aval du cabinet, ni même, j'imagine, du ministre . . . est-ce que les options couvrent toute la gamme possible, c'est-à-dire depuis l'absence de services-voyageurs jusqu'à la situation actuelle, avec toutes les conséquences financières que cela peut entraîner, ainsi que toutes les possibilités intermédiaires, ou bien est-ce que je me laisse entraîner par mon imagination?

M. Mulder: Non. Le document de travail n'envisage pas l'absence totale de services-voyageurs, ni même les parcours à desservir. Il part du principe que le transport des voyageurs existe. Et il pose la question de savoir dans quel cadre institutionnel il doit s'inscrire, quel pouvoir VIA Rail doit exercer pour bien gérer l'entreprise, quelle indemnisation il faut consentir au CN et au CP pour que VIA Rail n'ait à prendre en charge que de juste frais d'exploitation, etc. À l'intérieur de ce cadre, quelles doivent être les activités de VIA Rail, doit-elle exploiter des gares, des voies, doit-elle avoir accès aux

[Texte]

In particular, within that, what should the elements of a VIA Rail Canada act be? For example, should VIA be in the station-owning business and the operating, business? Should it have access to tracks? ... various issues like this. So the committee, least in the current draft, has not been asked to ponder the rather tough question as to what route structure should be provided across the country. Given that there will be a rail passenger program, how do you then manage a business, under what conditions, under what legal powers?

• 1000

Mr. Nowlan: I must say there are many questions that could flow from just the general discussion on a discussion paper, and I guess it is not too useful to pursue it, assuming we are going to get it sometime before VIA Rail has more problems in maintaining its own routes. But I oppose the extremes of no passenger service to the present situation system with all the funding implications in between.

Is part of that discussion paper not perhaps that type of extreme, but a concept that it is not VIA Rail as presently envisaged but more VIA Rail passenger service along, as I understand it, the Amtrak situation of developing corridor routes compared to a transcontinental route? I mean, I guess rhetorically I could ask you questions from A to Z and find out really the points of the discussion paper and if we are going to get it sometime before next fall and the next adjournment of the House this summer, when the minister could again look to see if he wanted to chop some more ... Well perhaps we are just wasting time until we get the discussion paper. But I was interested in your frankness in your answer. Are you telling us that there is no discussion point in a change of the structure, admitting that there is going to be a passenger service but there are options as to what type of service it should be?

Mr. Mulder: The current draft, sir, does not deal with the issues you address. The discussion paper would not ask the committee to decide whether or not VIA Rail should concentrate on corridors at the expense of ... or as a trade-off versus transcontinental regional remote services. I suppose there is nothing to prevent any committee from investigating those matters, but those are not part of the terms of reference.

Mr. Nowlan: I guess this will be my last question on this at the moment. I know this is not in your control necessarily, but from your point of view administratively has the discussion paper gone from the officials within the surface administration to the minister's desk? Is that where it is sitting at the moment?

Mr. Mulder: The discussion paper has been with the minister and has been discussed several times with him. As I indicated, the problem is not with the discussion paper. Indeed, the discussion paper is not even a problem in discussions we have had with other departments and central agencies. The problem is with the set of recommendations or the facts that are in the Cabinet document which go along with the discussion paper.

Mr. Nowlan: So there is a problem. So there is now a definitive discussion paper which has moved from the officials' desks to the ministerial desk, and the problem in delay now is

[Traduction]

voies elles-mêmes? Voilà les questions qui se posent. Le Comité, du moins dans l'état actuel du projet, ne sera pas invité à se prononcer sur la question épineuse des parcours à desservir. La question est la suivante: Étant donné qu'il existe un programme de transport ferroviaire des voyageurs, comment faut-il le gérer, dans quelles conditions et au moyen de quels pouvoirs juridiques?

M. Nowlan: J'imagine qu'un grand nombre de questions découleront du débat sur le document de travail et il ne sert pas à grand-chose d'anticiper, dans la mesure où ce document nous sera soumis avant que VIA Rail ne doive effectuer d'autres coupures dans ses lignes. Je suis opposé, en tout cas, aux options extrêmes qui sont, d'une part, l'absence totale de services ferroviaires et, d'autre part, la situation actuelle.

Est-ce que le document de travail ne proposerait pas un concept, éloigné de ces deux extrêmes, qui serait similaire à ce que fait Amtrak, qui exploite des tronçons de lignes, par opposition à des lignes transcontinentales? De toute façon, je pourrais vous poser des questions de A à Z et finir par savoir ce qu'il y a dans le document de travail, et si on va nous le renvoyer avant l'automne prochain, avant l'interruption de session de l'été, où le ministre voudra peut-être réduire encore davantage ... C'est peut-être une perte de temps d'en parler avant que nous ayons le document de travail. La franchise de votre réponse m'a cependant plu. Êtes-vous en train de nous dire que l'on n'envisage plus de modifier la structure, mais que l'on réfléchit seulement aux options quant à la nature des services à offrir?

M. Mulder: Le projet actuel ne traite pas des questions que vous évoquez, monsieur. Il ne demande pas au Comité de décider si VIA Rail doit se concentrer ou non sur des «couloirs», aux dépens des lignes transcontinentales passant par des régions isolées. Rien n'empêche le Comité d'en débattre, mais cela ne fait pas partie du mandat.

M. Nowlan: Ce sera ma dernière question là-dessus. Est-ce que, sur le plan administratif, le document de travail est arrivé des mains des fonctionnaires de l'Administration des transports de surface jusqu'au bureau du ministre? Se trouve-t-il en ce moment aux mains du ministre?

M. Mulder: Le ministre l'a en mains, et nous en avons discuté à maintes reprises. Comme je l'ai dit, le problème ne se situe pas au niveau du document de travail, il n'intervient même pas dans les discussions que nous avons avec les autres ministères et les organismes centraux. Le problème se situe dans l'ensemble de recommandations qui figure dans le document du Cabinet, qui accompagne le document de travail.

M. Nowlan: Il y a donc un problème. Nous avons donc un document de travail qui est arrivé sur le bureau du ministre, et le retard est causé par le mémoire au Cabinet, qui va permet-

[Text]

the support Cabinet memorandum to get that discussion paper from the ministerial desk, from the Hon. Jean-Luc Pepin, into the confines and cloister of the Cabinet room. Is that a proper description of what the stage is now in this genesis?

Mr. Mulder: Yes. I think I agree with what the honourable gentleman just said. But just to I put it in my words, let me say the problem is not with the discussion paper; the problem is with a number of issues associated with the rail passenger program, which Cabinet would also like to get a report on.

Mr. Nowlan: I see.

Mr. Mulder: When that is in shape, that memorandum will go—and the discussion paper. Now, whether or not the discussion paper will see the light of day, that is for Cabinet to decide; it is not for me or even for the minister.

Mr. Nowlan: You would agree with me that it has been an awful long pregnancy.

Mr. Mulder: Perhaps the baby will be worth it.

Mr. Nowlan: As long as it is going to produce some type of creature; perhaps it will. Okay.

An hon. Member: Do not bet on it.

Mr. Nowlan: I am not going to bet on it either, after this length of time. I guess the other question on that is to the minister as to where it moves, which is not within your purview, Mr. Mulder. Okay.

All right, leaving the past history alone and coming right down to today which may or may not interest my friend, Mr. Turner, can you give us an update on the status of the CN rail dispute at the moment, or differences of opinion between union, railway, and the people on the minimal line?

Mr. Mulder: I am not entirely up to date as of what may have happened since about 8.00 a.m. today, but as I understand it there are still labour disruptions in the Quebec and particularly the Ontario services. CN, as far as I know, is still thinking of proceeding to court to see if it can get some kind of an injunction. That is as much information as I was able to obtain before I came to this committee.

Mr. Nowlan: As I understand it just from reading the paper, and you could perhaps confirm this, it concerns the reduction in the CN shift from five to four, which the union officers, I gather, agreed to, but the men in the union dispute?

• 1005

Mr. Mulder: The issue does involve that, yes, sir; and, I gather, some other things. I am not aware of all the details because it has been handled by CN directly. I just had a quick progress report this morning before coming here.

Mr. Nowlan: I am going to go back to the western grain transportation—how much more time?

The Vice-Chairman: Four minutes.

Mr. Nowlan: If it is four minutes, I will wait another turn. I have just a couple of questions perhaps of a more precise nature, which Mr. McKnight was on; one in particular is the

[Translation]

tre de le faire passer du bureau du ministre, l'honorable Jean-Luc Pepin, jusque derrière les portes closes du Conseil des ministres. Est-ce que j'ai bien décrit l'état où en sont les choses?

M. Mulder: Oui, mais pour reformuler cela, je répète que le problème ne réside pas dans le document de travail, mais dans les questions qui sont associées au programme de transport ferroviaire des voyageurs, et sur lesquelles le Cabinet souhaite également un rapport.

M. Nowlan: Je vois.

M. Mulder: Cela fait, le mémoire sera soumis en même temps que le document de travail. C'est au Cabinet de décider ce qu'il veut en faire, ce n'est pas à moi, ni même à mon ministre.

M. Nowlan: Vous reconnaissez tout de même que c'est une longue gestation.

M. Mulder: L'enfant en vaudra peut-être la peine.

M. Nowlan: Peut-être, pourvu qu'il sorte quelque chose. Bien.

Une voix: Ne prenez pas de pari.

M. Nowlan: Sûrement pas, après tout ce temps. La question suivante, c'est-à-dire vers quoi l'on va après tout cela, ne relève pas de votre compétence, monsieur Mulder. Bien.

Quittons donc l'histoire ancienne et venons-en tout de suite au présent, qui intéresse ou non mon ami, M. Turner. Pourriez-vous nous dire où en est le conflit de travail au CN, et quelles sont les divergences entre le syndicat, la direction et les usagers en général, concernant le service minimal à assurer?

M. Mulder: Je ne sais pas ce qui a pu se passer depuis 8 heures ce matin, mais je crois savoir qu'il y a encore des arrêts de travail au Québec, et surtout en Ontario. Le CN, autant que je sache, envisage encore de saisir les tribunaux pour demander une injonction. Voilà tout ce que j'ai pu apprendre avant de venir ici.

M. Nowlan: Si j'ai bien compris ce qu'en dit la presse, et vous pourrez peut-être le confirmer, le conflit a son origine dans la réduction des équipages de cinq à quatre personnes, réduction que le syndicat a acceptée, mais que les syndiqués rejettent.

M. Mulder: Oui, c'est l'un des différends, mais il y en a d'autres. Je n'en connais pas tous les détails, car c'est le CN qui s'en occupe directement. On m'a seulement indiqué rapidement l'état de la situation ce matin, avant ma venue ici.

M. Nowlan: Je vais revenir au transport des céréales dans l'Ouest—combien de temps me reste-t-il?

Le vice-président: Quatre minutes.

M. Nowlan: Si je n'ai que quatre minutes, je vais attendre le deuxième tour. J'ai quelques questions de détail sur le sujet abordé par M. McKnight, et notamment sur la composition du

[Texte]

composition of the Senior Grain Transportation Committee. The SGTC, as I understand it, will have 18 grain and transportation organizations, including the railways and the Wheat Board, as an advisory body to the transport minister and the administrator. Since this group will be advising on performance, what is the reaction to my question: Is there not some conflict of interest here in terms of the railways being part of this agency and not the producers?

Mr. Mulder: The functions of the administrator and the Senior Grain Transportation Committee are threefold: they will deal with car allocation; they will deal with performance guarantees; and they will deal with various efficiency measures. The railways have a role to play in all of them. I suppose one could make the case that when it comes to performance guarantees, since the railways may become members of the Senior Grain Transportation Committee, if the legislation is approved, then they might in a sense be contributing to setting their own performance targets and perhaps monitoring them. But finally it will not be the Senior Grain Transportation Committee who will decide on whether the performance targets are set, how they are set, or whether or not the railways and others have lived up to them; it will be the administrator and the Minister of Transport. So while the railways may be party to that particular debate, they will not be making their own final judgment on whether or not they ought to be penalized. Somebody else will do that. When it comes to the other functions of the Senior Grain Transportation Committee, the car allocation and the efficiency measures, the railways certainly have a role to play, because they are a major participant in moving all that grain. So we do not think there is a conflict of interest.

Mr. Nowlan: You do not think there is a conflict of interest. Okay.

This is a specific question, Mr. Mulder, and it relates really to the budget. Then I have another question on the budget in general.

In the budget, which gave an extension to the five-year capital cost allowance tax credit, I would like to try to find out what the government has figured out are the potential savings due to the railways in terms of their \$16 billion, including the CN and its investment over the next 10-year period. In other words, with that extension, what real benefit in dollars was that to CN-CP?

Mr. Mulder: To CN in the short term, very little, because they are not in a tax-paying position yet. But that will allow them in a sense to keep deferring the day when they will pay taxes. For CP it finally depends on how much they invest. They will only get the benefit of the tax credit if they invest. Based on what their projected investments are, they could—I think the figures are in the range of \$200 million; it could affect their income tax position in that range over the next five years. As to what it will be over the next 10 years, I suppose it could be another—we have not done any estimates on that, we have just dealt with five years, because the Minister of Finance only dealt with extending it for 5 years. If it were extended, then the range of possible benefits could be along the same

[Traduction]

comité de surveillance du transport des céréales. Si je comprends bien, il regroupera dix-huit participants au transport des céréales, et notamment les sociétés ferroviaires et la Commission du blé, et il conseillera le ministre des Transports et l'administrateur des transports de surface. Dans la mesure où ce groupe devra donner son avis sur la qualité du service, n'y a-t-il pas un conflit d'intérêts, dans la mesure où les sociétés ferroviaires en feront partie, mais non les producteurs?

M. Mulder: Les fonctions de l'administrateur et du comité de surveillance sont de trois ordres: la répartition des wagons, les garanties de performance et les différentes mesures d'efficacité. Les chemins de fer ont un rôle à jouer dans tous les trois domaines. Sur le plan des garanties de performance, si la législation est adoptée et que les sociétés ferroviaires deviennent membres de ce Comité, elles seront peut-être en situation de fixer leurs propres normes et de les surveiller. Mais, au bout du compte, ce n'est pas le comité qui décidera comment les normes seront établies, ni quel sera leur contenu, ni même de quelle façon elles sont respectées; ce sera l'administrateur et le ministre des Transports. Les sociétés ferroviaires participeront donc à ce débat, mais elles ne décideront pas, au dernier ressort, des sanctions à imposer. Quelqu'un d'autre le fera. Pour ce qui est des autres fonctions du comité, c'est-à-dire la répartition des wagons et les mesures d'efficacité, les sociétés ferroviaires ont certainement un rôle à jouer car, après tout, ce sont elles qui transportent tout ce grain. Nous ne pensons donc pas qu'il y ait conflit d'intérêts.

M. Nowlan: Vous ne pensez pas qu'il y ait conflit d'intérêts. Bien.

Ceci est une question de détail, monsieur Mulder, qui porte sur le budget. J'aurais ensuite une question d'ordre général sur ce même budget.

Dans le budget, qui prolonge le crédit fiscal d'amortissement de cinq ans, j'aimerais savoir quelles économies les sociétés ferroviaires vont réaliser par rapport à leurs prévisions d'investissement de 16 milliards de dollars, notamment le CN et son budget d'investissement au cours des dix prochaines années. Autrement dit, quel avantage monétaire cette prolongation va-t-elle apporter au CN et au CP?

M. Mulder: Le CN en retirera très peu de choses à court terme, car il ne paie encore guère d'impôt. D'une certaine façon, cette mesure lui permettra de retarder le jour où il devra en payer. Dans le cas du CP, tout dépend de l'ampleur de son investissement. Il ne touchera le crédit d'impôt que dans la mesure où il investit. Sur la base de ses projets actuels, je pense qu'il pourrait économiser 200 millions de dollars sous forme d'impôt dans le courant des cinq prochaines années. Sur dix ans, c'est difficile à dire, nous n'avons pas encore fait d'estimation, car le ministre des Finances n'a prolongé cette mesure que de cinq ans. Si une nouvelle prolongation devait être décidée, les chiffres seraient probablement du même ordre. Pour les cinq années à venir, en tout cas, cette mesure devrait lui permettre d'économiser 200 millions de dollars.

[Text]

line. But for the 5 years, the estimates are about \$200 million worth.

Mr. Nowlan: But that depends on what they invest?

Mr. Mulder: Yes; and if they do not invest, they do not get it.

Mr. Nowlan: They do not get it.

Okay, my last question or topic, since everyone is being so generous and you are being so short and succinct—this is a great demonstration, Mr. Chairman, of your chairmanship, obviously, and also the answers from the witness. I wish we could put this on video for some of the other witnesses perhaps.

• 1010

All right, this is on a general subject dealing with Mr. Lalonde's budget of the other night. We already have had some of the administrators, certainly, here before us—on the marine side. Have you compiled a list of special capital, recovery projects to fit into the mood of this recovery budget and has that been submitted to the minister for consideration for designation to receive the benefit of this \$2—some billion in funding?

Mr. Mulder: Yes, Mr. Chairman, we were asked to prepare a list; it was prepared and it has been submitted. The final decisions as to how much will be allocated to the surface administration are still being made. Also, in case the following question were to come along, I am in no position to indicate what those projects will be.

Mr. Nowlan: I am not overly amazed at that answer. To open up the subject just a little further, I think, within the proper confines of your situation vis-à-vis the minister, and appreciating full well the political responsibility and implications of this, of the list—we heard that there were 100 projects, in total—how many are surface administration, or have you been advised?

Mr. Mulder: I am not aware of what the total list is for the whole government. Mr. Bélec has been assigned the responsibility in the surface administration to deal with a team in the department to help finalize the list and to come forward with detailed plans, if they are approved.

Mr. Nowlan: Just on that word "plans". Again using the marine administrator as an example, when he was before us last week as I understand and remember his evidence, he said that the list they sent forward to the minister was based—I will not say exclusively, but I think primarily—on projects that, frankly, had been within the department, or within the administration, in which there had even been working drawings and cost estimates. In other words, it was not something that just came out of the air. I wonder if that is not—as a first question—a sort of general description of the types of projects that you compiled in your list and sent to the minister?

[Translation]

M. Nowlan: Tout cela dépend du montant de son investissement?

M. Mulder: Oui, s'il n'investit rien, il ne touche rien.

M. Nowlan: Il ne touche rien.

Bien; je vais poser ma dernière question, puisque tout le monde ici est généreux et que vous répondez de façon aussi succincte. Vous faites preuve d'une grande maîtrise, monsieur le président, de même que le témoin dans ses réponses. J'aurais voulu pouvoir enregistrer cela, à titre de modèle pour d'autres témoins.

Très bien; il s'agit ici d'un sujet général qui se rapporte au budget de M. Lalonde. Certains des administrateurs, ceux des transports maritimes, ont déjà comparu devant nous. Avez-vous dressé une liste des grands travaux de relance qui s'inscrivent dans ce budget de relance, et cette liste a-t-elle été présentée au ministre pour désigner ceux qui bénéficieront de ces 2... milliards environ de crédits?

M. Mulder: Oui, monsieur le président, on nous a demandé de dresser une liste, nous l'avons fait et nous l'avons présentée. Aucune décision définitive n'a encore été prise sur la somme qui sera affectée à l'administration des transports de surface. Je puis également vous dire, pour le cas où vous voudriez poser cette question, que je ne puis indiquer quels seront ces projets.

M. Nowlan: Je n'en suis pas trop étonné. Mais pour élargir un peu la discussion, et pour respecter votre situation à l'égard du ministre, car nous comprenons votre responsabilité politique et les conséquences qui résulteraient de la publication de cette liste, nous avons entendu dire qu'il y avait 100 projets en tout. Combien relèvent de l'administration des transports de surface? Vous l'a-t-on dit?

M. Mulder: Je ne sais pas quelle est la liste totale pour tout le gouvernement. C'est M. Bélec qui a été chargé, pour l'administration des transports de surface, de collaborer avec une équipe du ministère pour mettre au point la liste et présenter des projets détaillés, si ceux-ci sont approuvés.

M. Nowlan: Je vous arrête sur ce mot «projets». Je voudrais revenir à l'exemple de l'administrateur des transports maritimes, qui a comparu devant nous la semaine dernière et dont le témoignage est présent à ma mémoire: il a déclaré que la liste adressée au ministre était basée—je ne dirais pas uniquement, mais principalement, je crois—sur des projets qui, franchement, avaient déjà été préparés par le ministère, ou par l'administration, pour lesquels on avait même dressé des plans et fait faire des devis. Autrement dit, ces projets n'ont pas été parachutés de haut, en quelque sorte. Je me demande—c'est là ma première question—s'il ne s'agit pas là d'une description générale des projets dont vous avez dressé la liste que vous avez adressée au ministre.

[Texte]

Mr. Mulder: Certainly, the projects we have advanced and that are being considered are things that are in the normal function of the surface administration. We are not thinking of adding projects that we normally do not get involved in.

The second part of the answer, which you should keep in mind, is that we do not actually build and construct things ourselves. The surface administration, unlike the air and marine administrations, is not involved in the actual construction and design of projects. It is done by other parties—by the railways, by VIA Rail, by the provincial highways departments, etc.

Mr. Nowlan: So the second part of your answer to my question perhaps could be summarized this way: Really, the input, or the dollar involvement, of the works that you recommended is not going to be that large in terms of the reality of your administration.

Mr. Mulder: I did not say that, sir. What I said was that they are part of our normal functions. Certainly, if they are approved, it will mean extra money for the surface administration.

Mr. Nowlan: Let us just take what happened yesterday as a matter of more than academic interest. There was the announcement—and I do not blame them, I suppose if I were in the same position I would want a press conference to make some announcements, too—about the Canadair water bombers. This is in the air administration, and we do not have the air people in front of us today, they were here the other day. I fully understand, from some other evidence in committee concerning air administration, that the whole situation of air bombers has been kicking around for 10 to 15 years; because of the exigencies of the moment—which is a nice, kind phrase—it has been compressed into this press announcement yesterday. I am asking you without your telling me the specifics as to what these projects may be, is it that type of project, they were things that were done within the department and working drawings or estimates that had been on the list were submitted to the minister? Do you have any idea when he may be making the announcements, or when the member or responsible minister will be making announcements?

Mr. Mulder: On the second part of the question: The minister will be making, we think, an announcement over the next couple of weeks. The kinds of proposals that have gone forward are the things that have been around. People have proposed them, but normally we have not had the funds to go ahead with them. The idea now is to set aside extra funds to allow things to go ahead that normally would not have gone ahead.

• 1015

Mr. Nowlan: I guess my last question on this is . . .

The Vice-Chairman: I am sorry, but your time is up.

Mr. Nowlan: The last question, very short, Mr. Chairman—you have been such a great chairman here this morning—my

[Traduction]

M. Mulder: Certainement, les projets que nous avons proposés et qui sont à l'étude font partie intégrante du fonctionnement de l'administration des transports de surface. Nous n'envisagerions pas d'ajouter des projets qui ne nous intéresseraient pas autrement.

Mais je voudrais ajouter à cela, pour votre gouverne, que nous ne faisons pas nous-mêmes de construction, en réalité. L'administration des transports de surface, à la différence de celle des transports maritimes et aériens, ne s'occupe ni de construction ni de conception de projets. Ces travaux sont entrepris par d'autres, les chemins de fer, VIA Rail, les voiries provinciales, etc.

M. Nowlan: La seconde partie de votre réponse à ma question pourrait donc se résumer de la sorte: le facteur dollar des travaux que vous recommandez ne va pas jouer un rôle considérable dans votre administration.

M. Mulder: Ce n'est pas ce que j'ai dit, monsieur. J'ai dit que ces travaux étaient normalement assumés par nous, et s'ils sont approuvés, cela signifiera certainement un apport supplémentaire de fonds pour l'administration des transports de surface.

M. Nowlan: Prenons un exemple dont l'intérêt est bien plus que théorique, à savoir ce qui s'est passé hier. Il y a eu un communiqué sur les avions-citernes de Canadair, et je ne blâme personne; moi aussi, si je me trouvais dans la même situation, je convoquerais une conférence de presse. Il s'agit là des transports aériens; c'était nos témoins de l'autre jour, ils ne sont pas là aujourd'hui. D'après d'autres témoignages faits devant ce comité sur l'administration des transports aériens, je sais que cette question d'avions-citernes mijote déjà depuis une dizaine ou une quinzaine d'années; en raison des exigences de la conjoncture—c'est une expression passe-partout bien commode—on en a fait hier ce communiqué de presse. Je ne vous demande donc pas de me donner des détails sur ces projets, mais de me dire si c'est ce genre de projets qui ont déjà été à l'étude, pour lesquels on dispose de plans et de devis, qui se trouvent sur la liste présentée au ministre. Savez-vous approximativement quand il a l'intention de faire la déclaration, lui ou un autre responsable?

M. Mulder: Je peux vous répondre, en ce qui concerne la deuxième partie de votre question, que le ministre fera très probablement une déclaration au cours de la prochaine quinzaine. Les projets qui ont été proposés avaient déjà été mis à l'étude, mais nous n'avions pas suffisamment de crédits à cet effet. Il faudrait maintenant mettre de côté les crédits supplémentaires pour mettre en marche des projets qui, autrement, n'auraient pas été réalisés.

M. Nowlan: Enfin, ma dernière question . . .

Le vice-président: Je regrette, mais votre temps de parole est écoulé.

M. Nowlan: Elle sera très courte, cette dernière question, monsieur le président. Vous avez été un merveilleux président,

[Text]

last question . . . I do not imagine the witness wants to answer it; quite frankly, I do not know why he might. But he might, so I would not try to anticipate him. This was in the press release yesterday. Could he give an idea to the committee of the difference in the list between those matters within your administration that had funding or were on stream and the extra new money that is going to be there because of the fast track, to use the colloquial phrase?

Mr. Mulder: I cannot answer that question, sir.

The Vice-Chairman: I think it is a slippery track.

Mr. Nowlan: That is it. Thank you.

The Vice-Chairman: I would like to call on the member for London East. Mr. Turner, please.

Mr. Turner: Mr. Mulder, I received a call on Sunday from the CNR employees of London, Ontario. You work for the Department of Transport; you are paid by Canadian taxpayers. The Department of Transport and the Government of Canada also run a Crown corporation owned and operated by the Government of Canada and paid for by the taxpayers of Canada. We also have a Canadian . . . buy Canadian-made goods. Could you tell me why when the CNR purchase wrenches for the service equipment people they are making all these purchases of this equipment and the equipment is made in Spain, Japan and France at this time of high unemployment in Canada?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, I cannot answer the question specifically, because I am not in charge of or responsible for the detailed operations of CN. As to the reasons they may have for deciding to purchase certain things abroad, I do not know whether Mr. LeClair or Mr. Lawless is scheduled is before this committee. I assume that we could have that question answered by them.

The Vice-Chairman: They will be here on May 12.

Mr. Mulder: All I can indicate, sir, is part of the work that we have been doing in the western transportation initiative. When we looked at the amount of investing the railways are going to do over the next 10 years, roughly in the range of \$16.5 billion, we did take a look at how much was being purchased outside of Canada. We have an agreement with the railways in principle to see if more of those supplies and those investments could be provided by Canadians throughout the country, particularly in western Canada. For that the ministers agreed to allot, for example, \$75 million towards western industrial development and part of that money will be used to work with western firms to supply more of the things that the railways would normally buy in the U.S. or Japan or Europe and so on, to buy those in Canada from Canadian firms, particularly those in western Canada.

Mr. Turner: Well, this has been going on for years and years and years. I have complained and it is still the same situation.

Years ago the CNR, the Grand Trunk Western, Canadian Pacific negotiated with the towns and villages between Toronto

[Translation]

ce matin, accordez-moi ma dernière question . . . Je ne crois pas que le témoin y répondra; franchement, je ne vois pas pourquoi il le pourrait, mais qui sait, je ne devrais pas préjuger. Il s'agit du communiqué de presse d'hier. Pourrait-il nous donner une idée de la différence, dans la liste, entre les projets de votre administration qui avaient été financés, ou étaient en voie de l'être, et les crédits supplémentaires qui vont nous arriver par ce raccourci?

M. Mulder: Je ne puis répondre à cette question, monsieur.

Le vice-président: C'est un raccourci qui risque de vous fourvoyer, je crois.

M. Nowlan: Bon, eh bien, merci.

Le vice-président: Je voudrais donner la parole au député de London-Est, monsieur Turner, s'il vous plaît.

M. Turner: Monsieur Mulder, j'ai reçu un appel, dimanche, des employés du CN de London, Ontario. Vous êtes employé par le ministère des Transports, et vous êtes payé par les contribuables canadiens. Le ministère des Transports et le gouvernement du Canada dirigent également une société de la Couronne, qui est la propriété du gouvernement du Canada et qui est financée par les contribuables canadiens. Nous achetons également des produits manufacturés au Canada. Pouvez-vous me dire pourquoi, lorsque le CN achète des clefs à molette pour les gens du service d'entretien, il achète des produits faits en Espagne, au Japon et en France, alors qu'il y a un tel chômage au Canada?

M. Mulder: Monsieur le président, je ne suis ni responsable, ni chargé des approvisionnements du CN et ne puis donc répondre à cette question. Je ne sais pas si M. LeClair ou M. Lawless seront appelés à comparaître devant ce Comité. Ce sont eux qui pourraient vous indiquer les raisons pour lesquelles ils achètent certains produits à l'étranger.

Le vice-président: Ils comparaîtront le 12 mai.

M. Mulder: Tout ce que je puis vous dire, monsieur, porte sur les travaux que j'ai entrepris à l'initiative des transports de l'Ouest. Lorsque nous avons examiné les investissements que les chemins de fer ont l'intention de faire au cours des 10 prochaines années, qui s'élèvent approximativement à 16.5 milliards de dollars, nous avons également examiné à combien s'élevaient les achats à l'étranger. Nous avons convenu, avec les chemins de fer, que nous chercherions s'il ne serait pas possible de nous fournir davantage en marchandises et en investissements au Canada, en particulier dans l'Ouest. A cet effet, les ministres ont convenu d'affecter, par exemple, 75 millions de dollars à l'expansion industrielle de l'Ouest, somme dont une partie sera utilisée pour aider les entreprises de l'Ouest à fournir davantage de produits que les chemins de fer achèteraient normalement aux États-Unis, au Japon ou en Europe, et d'acheter ces produits à des entreprises canadiennes, en particulier à des entreprises de l'Ouest.

M. Turner: Il y a une éternité que l'on en parle. Je me suis plaint, et la situation n'a pas changé.

Il y a des années, le CN, le Grand-Tronc, le Canadien Pacifique ont fait des négociations avec les agglomérations et

[Texte]

and Owen Sound. The deal was that they would provide passenger service in perpetuity. All these towns and villages turned around and gave this Grand Trunk Western at that time, the CPR, a certain sum of money. If you check in the library, you will find out the number of dollars they were giving. When the CTC and Transport Canada give the railways permission to do away with the passenger trains, in some places the freight trains, what happens to that right-of-way? Who owns it? Does it go back to the towns, villages, or the CNR or what happens to it?

Mr. Mulder: I am not familiar with the specifics that the honourable gentleman is referring to. I could check to see what the specific answer might be. I do not know in that case if that line was abandoned as to what happened to the right-of-way. I know that in cases that we have been dealing with, those in western Canada, when branch lines are abandoned in western Canada we have entered into agreements with two provinces, Manitoba and Alberta, to turn the land over to municipal authorities, and I think we are in the process of finalizing such an agreement with the Government of Saskatchewan. I am not familiar in the case that the honourable gentleman is referring to in southern Ontario as to whether or not similar arrangements have been made, or could be made, between the railways and the municipal authorities and so on.

Mr. Turner: What happens to the deal they signed many, many years ago donating so many thousands of dollars for service? What happens to that money? You certainly have not fulfilled your agreement.

• 1020

Mr. Mulder: Those cases are usually considered by the CTC. As far as I know, if there is a legal obligation for the railways to continue to provide freight services or passenger services, and if that case is legally shut—that is, there is no choice but to do it—then the CTC takes that into account.

I know there was a case in Vancouver Island where this came about, and the B.C. government appealed the case. If my memory serves me correctly, the courts ruled in favour of the B.C. government to make sure CP would continue to provide a service.

Each case is looked at on its own individual merits; and as I have said, legally, the railways are obligated to do so. They either have to perform those services or provide some alternative means of providing services to those communities. But each case, like I said, is looked at on its own merits. I am not familiar with the specifics you are referring to, sir.

Mr. Turner: When a union takes a case to an arbitration board and they win the case, what happens to Transport Canada? Do you force the CNR and the CPR to live up to the award of the arbitration board?

I will give you an example. For many, many years, there were trains running out of London, Ontario to the new yard

[Traduction]

villages entre Toronto et Owen Sound, par lesquelles ils s'engageaient à fournir à perpétuité des services de transport de voyageurs. Mais toutes ces agglomérations ont changé d'idée et ont donné une certaine somme à ce Grand-Tronc, qui était le CP à l'époque. Si vous voulez vérifier, vous trouverez en bibliothèque le chiffre exact. Parce que la Commission canadienne des transports et Transports Canada ont donné aux chemins de fer l'autorisation de supprimer les services-voyageurs, et à certains endroits les trains de marchandises, qu'est-il advenu de cette emprise? Qui en est le propriétaire? Revient-elle aux agglomérations et villages, ou au CN, ou qu'en advient-il?

M. Mulder: Je ne connais pas les circonstances précises auxquelles fait allusion le député, mais je pourrais chercher quelle est la réponse à cette question. Je ne sais pas, dans ce cas, si cette ligne ferroviaire a été abandonnée, ce qu'il est advenu de l'emprise. Je sais que dans certains cas, qui se sont présentés dans l'Ouest, lorsque des embranchements avaient été abandonnés, nous avons passé des accords avec deux provinces, le Manitoba et l'Alberta, pour restituer le terrain aux autorités municipales, et je crois que nous sommes sur le point de passer un contrat analogue avec le gouvernement de la Saskatchewan. Mais le député parle d'un cas dans le sud de l'Ontario, et je n'en connais pas les circonstances précises, ni si des accords semblables ont été conclus, ou pourraient l'être, entre les chemins de fer et les autorités municipales.

M. Turner: Qu'est-il advenu de la convention signée il y a de nombreuses années, par laquelle plusieurs milliers de dollars avaient été versés pour les services? Quel a été le sort de ces fonds? Vous n'avez certainement pas rempli les obligations de votre contrat.

M. Mulder: C'est la CCT qui examine généralement ces cas. Si les chemins de fer ont une obligation légale, à ma connaissance, de continuer à fournir les services de trains de marchandises ou de voyageurs, et s'il faut fermer des lignes en toute légalité, c'est-à-dire quand il n'y a pas d'autres possibilités, la CCT tient compte de ce fait.

Je sais qu'il y a eu un cas de ce genre dans l'île de Vancouver, et le gouvernement de la Colombie-Britannique a interjeté appel. Je crois me rappeler que les tribunaux ont tranché en faveur du gouvernement de la Colombie-Britannique, et le CP a dû continuer à assurer le service.

Chaque cas est examiné selon ses mérites et, comme je l'ai déjà dit, les chemins de fer sont tenus de respecter leurs engagements. Ils doivent soit assurer ces services, ou fournir un autre moyen d'assurer ces services à ces collectivités. Et comme je l'ai dit, chaque cas est examiné selon ses mérites, et je ne connais pas le cas précis dont vous parlez, monsieur.

M. Turner: Lorsqu'un syndicat fait appel à un conseil d'arbitrage et gagne le procès, qu'advient-il de Transports Canada? Est-ce que vous forcez le CN et le CP à exécuter la sentence arbitrale?

Je vous en donnerai un exemple. Pendant de nombreuses années, il y a eu des trains qui allaient de London, Ontario,

[Text]

and the old yard at Nimico. You had also trains running out of Sarnia. So in the sharp practice of the CNR—and they are experts at this—they run what they call a caboose hop out of Sarnia, with no cars. They come to London and lift 90 cars and take them to the new yard and formerly to Nimico. So the union and the men object to this and they win the award.

It is still going on, so why go through the process of having an arbitration board make a decision on behalf of a group if you do not make the company fulfil the results of that agreement?

Mr. Mulder: Again, perhaps I should know those things, but I am not familiar with the procedure. One would assume that, normally, the CTC or the Department of Labour would hold any agency, whether it is a Crown corporation such as CN and so on, to follow the law. If the law provided in an arbitration case that all parties had to honour that commitment, then presumably they would be forced to do so.

Mr. Turner: Yes, but is the wildcat strike you have right now not because the company will not live up to the agreements they have signed during negotiation?

Mr. Mulder: As I understand it, there is a difference of views as to what the detailed arrangements are and whether or not the CN had the right to take certain decisions; and that is currently being sorted out.

Mr. Turner: I will tell you the employees are not happy about what is going on in the CNR today. You are just asking for trouble. You have a union general chairman, and they negotiate a contract. Surely your department and the CTC should force the company to live up to the terms of that agreement until such time as it runs out; and you are not doing it, sir.

The Vice-Chairman: Is there anything else, Mr. Turner?

Mr. Turner: It is just a waste of time asking questions. Thank you, sir.

Mr. Mulder: If I may, Mr. Chairman, I think those questions should probably be held for Mr. LeClair, because that is part of his term of reference. They are beyond my . . .

Mr. Turner: They pass the buck, too, you know. They are experts at passing the buck.

Mr. Mulder: I was not trying to infer I was passing the buck. I guess the buck was never on my desk, so I cannot really pass it.

Mr. Turner: Maybe you should come to my office and answer the phone when I get the calls from the CNR. I will tell you, sir: They are very, very unhappy with what is going on in the CPR and the CNR.

Mr. Mulder: Sir, I am not at all denying the legitimacy of your points or your concerns. It is just that I am not in a position to give you any meaningful answers.

[Translation]

vers la nouvelle gare de triage et vers l'ancienne, à Nimico. Il y avait également des trains à partir de Sarnia. Il est donc d'usage pour le CN—ils sont spécialistes de cela—de mettre des fourgons sans wagon au départ de Sarnia. Le train arrive à London, ils accrochent 90 wagons et les amènent à la nouvelle gare de triage, autrefois à Nimico. Le syndicat et les chemi-nots s'élèvent contre cela et gagnent leur procès.

Mais la situation n'a pas changé pour autant. Alors, pourquoi passer par un tribunal d'arbitrage qui tranche en faveur d'un groupe, si la société n'est pas obligée de respecter cette sentence?

M. Mulder: Je devrais peut-être être au courant, mais j'ignore les circonstances de ce cas. On penserait que normalement, la CCT, ou le ministère du Travail, obligerait tout organisme, qu'il s'agisse d'une société de la Couronne comme le CN, ou autres, à respecter la loi. S'il était décidé, par sentence arbitrale, que toutes les parties doivent respecter cet arrangement, il est vraisemblable qu'elles y seraient obligées.

M. Turner: Oui, mais la grève sauvage qui vient de se déclencher n'était pas due au fait que la société n'a pas respecté les accords qu'elle avait signés pendant la négociation?

M. Mulder: Je crois comprendre qu'il y a une différence d'opinions sur la nature de ces accords, et sur le fait de savoir si le CN avait, oui ou non, le droit de prendre certaines décisions. C'est la question qui est à l'étude à l'heure actuelle.

M. Turner: Je puis vous dire que les employés sont très mécontents de ce qui se passe actuellement au CN. Vous courez au désastre: vous avez un président du syndicat, et un contrat a été négocié. Il incombe à votre ministère et à la CCT de forcer la société à respecter les engagements de ce contrat, jusqu'à ce qu'il expire, et vous n'en faites rien, monsieur.

Le vice-président: Est-ce que vous avez d'autres questions, monsieur Turner?

M. Turner: C'est un pur gaspillage de temps. Merci, monsieur.

M. Mulder: Permettez-moi de vous faire remarquer, monsieur le président, que ces questions devraient être réservées pour M. LeClair, car elles relèvent de son mandat, et ne sont pas de ma . . .

M. Turner: Vous n'êtes pas le seul à vous dérober à vos responsabilités, vous savez. Ils sont tous grands artistes en la matière.

M. Mulder: Je n'essayais pas de me dérober à mes responsabilités. Cela n'a jamais été ma responsabilité, et je ne puis donc m'y dérober.

M. Turner: Vous devriez peut-être vous installer dans mon bureau et répondre au téléphone lorsque je reçois les appels du CN. Laissez-moi vous avertir, monsieur: on est fort mécontent de ce qui se passe au CP et au CN.

M. Mulder: Je ne nie nullement, monsieur, le bien-fondé de vos arguments ou de vos inquiétudes, mais je ne puis vous donner de réponse pertinente.

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Turner and Mr. Mulder.

I would like to call on Mr. Les Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Mulder first some questions on two or three subjects, and then I would like to return to this grain transportation issue.

First, the Urban Transportation Assistance Program is to expire at the end of this fiscal year. What are you going to do for moneys? What is the department's policy on further funds for urban transportation, with nothing else for projects that are already in progress?

Mr. Mulder: We are currently in the process of going to Cabinet asking for a decision as to what we should do to replace the existing Urban Transportation Assistance Program, and we hope to get an answer within the next month or two on that one.

Mr. Benjamin: Yes, because the program expires at the end of this fiscal year; and for example, you have allocated nearly \$5 million for the Regina railway relocation, and that is just the first chunk of money. There will be three or four more chunks of money before the whole relocation is completed.

• 1025

Do you expect, then, that the government will authorize funds continuing this program? As you are aware, I am sure, Winnipeg wants to get into this, relocating the Canadian Pacific railyards in Winnipeg; Thunder Bay has always expressed interest in some rail line rationalization and rehabilitation in that city; and there is no doubt there are probably a dozen other cities in the country that desperately need some work in this area. Is the department making any plans, or is it making a proposal, that will provide not only for funds to complete works already in progress, but for other new projects?

Mr. Mulder: As I said, Mr. Chairman, Mr. Benjamin, we are going to Cabinet shortly with a proposal to ask ministers whether or not they want to provide additional funds for the next few years, and new funds.

On the specific of the Regina railway relocation, as I understand, that is a separate decision and a separate allotment. It has nothing to do with the future of the UTAP program. That the funds are provided during this fiscal year, 1983-1984, allows for the start of that, and it will be considered on its own merits. It has nothing to do with the decision as to whether or not UTAP will be extended beyond 1983-1984.

Mr. Benjamin: So the Regina railway relocation, or any other relocation project, will be a separate item from UTAP.

Mr. Mulder: We have been treating a number of cases like that as separate issues, yes, sir.

[Traduction]

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, messieurs Turner et Mulder.

Je voudrais donner la parole à M. Les Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais poser d'abord quelques questions à M. Mulder, sur deux ou trois sujets, et revenir ensuite à la question du transport des céréales.

Le programme d'aide aux transports urbains expire à la fin de l'année financière. Qu'avez-vous fait pour obtenir des crédits? Quelle est la politique du ministère pour continuer à financer les transports urbains, alors qu'il n'y a pas de crédits prévus pour les projets qui sont déjà en cours d'exécution?

M. Mulder: Nous nous sommes adressés au Cabinet pour demander une décision sur ce que nous devrions faire pour remplacer le programme actuel d'aide aux transports urbains, et nous espérons obtenir une réponse d'ici un mois ou deux.

M. Benjamin: Oui, car le programme expire à la fin de l'année financière, et vous avez affecté presque 5 millions de dollars au déplacement des lignes ferroviaires de Regina, et il ne s'agit que du premier paiement. Il reste encore trois ou quatre bonnes tranches de fonds à dépenser avant que tout le processus de relocalisation soit terminé.

Vous vous attendez à ce que le gouvernement continue d'autoriser les fonds pour ce programme? Comme vous le savez sans doute, Winnipeg est intéressé à relocaliser les installations de triage du Canadien Pacifique; Thunder Bay a toujours manifesté le désir de procéder à certains travaux de rationalisation et de remise en état de ses lignes de chemin de fer; il y a probablement une bonne douzaine d'autres villes, au pays, qui ont absolument besoin d'amélioration à ce niveau. Le ministère a-t-il des projets qui lui permettront non seulement de continuer de subventionner des travaux déjà en cours, mais également de mener de nouveaux travaux?

M. Mulder: Comme je vous l'ai déjà dit, monsieur le président, monsieur Benjamin, nous sommes sur le point de nous présenter au Cabinet pour lui demander s'il est prêt à consentir des fonds supplémentaires et des fonds nouveaux à ce niveau, au cours des prochaines années.

En ce qui concerne la relocalisation des chemins de fer à Regina, si je comprends bien, c'est un projet distinct, qui doit faire l'objet d'une affectation distincte de fonds. Ce projet précis n'a rien à voir avec le PATU. Les fonds prévus au cours de la présente année financière, c'est-à-dire 1983-1984, doivent permettre de lancer le projet. À partir de là, il sera évalué selon ses mérites. Il n'a rien à voir avec la décision de prolonger ou non le PATU au-delà de 1983-1984.

M. Benjamin: La relocalisation à Regina et les autres projets de relocalisation seront considérés comme distincts du PATU.

M. Mulder: Nous considérons comme distincts un certain nombre de projets de ce genre.

[Text]

Mr. Benjamin: It is something very difficult to do; I know Mr. Turner is always trying, but do you or your department, the surface transportation branch or the department as a whole, make any efforts to have the minister—or does the department itself—intervene with any decisions or actions taken by, for example, Canadian National Railways? Or do you just leave it entirely up to Canadian National to trot their own way and the only recourse members of this committee have, or members of Parliament generally have, is in direct communication with CN? When we get nowhere, what other recourse do we have, if the department or the minister will not intervene?

Mr. Mulder: I cannot give you a blanket answer to that question, sir, as to whether or not we intervene or participate in CN decisions. In some cases we do and in some cases we do not. Generally, as Mr. Pepin has indicated in the House of Commons from time to time, on a number of day-to-day operational issues CN has its own terms of reference and makes its own decisions. But for example on decisions, say on the future of CN Express or the grain transportation system or the future of the railway in Prince Edward Island or Newfoundland, we have been involved and we do give the minister advice and we do enter into direct consultations with CN.

When it comes to a lot of day-to-day pension issues, labour matters and so on, CN is largely on its own, unless it feels a need to involve the minister directly. Most of those cases are between the minister and CN. The department plays a minor role, if any role.

Mr. Benjamin: But you would feel free, though—you would be under no restriction, or you would feel free to make a request to the minister to intervene?

Mr. Mulder: I suppose that within my terms of reference we could look at various issues and decide whether or not to give advice to the minister.

Mr. Benjamin: I will ask you specifically, will you make a request to the minister to intervene with Canadian National on a few items, and for that matter Canadian Pacific? One, Canadian National is reducing its contribution to the Blue Cross medical services for CN pensioners. Will you ask the minister to intervene to have the company resume its contributions? That is for CN pensioners.

Will you ask the minister to intervene with CN and CP to restore travel passes for CN-CP telecommunications workers and pensioners at CP hotels, and the pensioners and employees hired before 1979 at CP Express?

We get nowhere with CN when they are in front of us with their annual report. This item has been raised every year. And we have no way of getting at CP. These pensioners have no bargaining rights; they have no union representing them any

[Translation]

M. Benjamin: Voici quelque chose qui est toujours difficile à déterminer. Je sais que M. Turner fait de grands efforts. Est-ce que le ministère, la direction des transports de surface, interviennent ou essaient d'intervenir dans les décisions et les mesures prises par les Chemins de fer nationaux du Canada, par exemple? Ou est-ce que le Canadien National est laissé libre d'agir à sa guise, et est-ce que les membres du Comité, ou les députés, de façon générale, doivent s'adresser directement au CN lorsqu'ils désirent obtenir des résultats? Quel autre recours les députés ont-ils si le ministère ou le ministre ne veulent pas intervenir?

M. Mulder: En réponse à votre question, à savoir si nous intervenons dans les décisions du CN ou si nous y participons, je ne puis vous donner de réponse qui s'applique à toutes les situations. Dans certains cas, nous intervenons, dans d'autres, non. Comme M. Pepin l'a indiqué à la Chambre des communes en un certain nombre d'occasions, le CN a son propre mandat pour ce qui est de ses opérations courantes et est libre de prendre ses propres décisions. Pour certaines décisions, cependant, comme l'avenir des messageries du CN, celui du réseau de transport des céréales, celui du chemin de fer à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve, nous avons un rôle à jouer, et nous conseillons le ministre. A ce moment-là, nous communiquons directement avec le CN.

Pour ce qui est des questions courantes de pension, de main-d'oeuvre, et le reste, le CN est laissé à peu près libre d'agir, à moins qu'il sente lui-même le besoin de consulter directement le ministre. Mais dans la plupart de ces cas, c'est quelque chose qui concerne le ministre et le CN. Le ministère lui-même n'a qu'un rôle mineur à jouer, s'il en a un.

M. Benjamin: Mais vous ne voyez rien qui vous empêche de demander au ministre d'intervenir, si vous en voyez le besoin?

M. Mulder: Je suppose qu'en vertu de notre mandat, nous pourrions examiner certaines questions et décider ou non de conseiller le ministre.

M. Benjamin: Je vous pose la question directement. Êtes-vous prêt à demander au ministre d'intervenir auprès du Canadien National, et même du Canadien Pacifique, relativement à certaines questions? Le Canadien National réduit la contribution au régime médical de la Croix-Blanche qu'il verse au nom des retraités du CN. Êtes-vous prêt à demander au ministre qu'il intervienne auprès de la compagnie pour qu'elle rétablisse sa contribution?

Êtes-vous prêt à demander au ministre qu'il intervienne auprès du CN et du CP afin qu'ils rétablissent les laissez-passer des employés des télécommunications du CN et du CP et des retraités des hôtels du CP, et des retraités et employés des messageries du CP embauchés avant 1979?

Nous ne faisons aucun progrès avec le CN lorsqu'il comparait devant nous pour l'étude de son rapport annuel. C'est un sujet qui est abordé avec lui tous les ans. Pour ce qui est du CP, nous ne parvenons pas à y avoir accès. Ces retraités n'ont

[Texte]

more. VIA Rail gets blamed for their passes not being honoured, when it is actually the responsibility of CN and CP to reimburse VIA Rail for those passes.

So on those two items I would like you to ask the minister to intervene.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, perhaps I could take note of those two items and determine within the department and in the minister's office as to whether or not anyone has been dealing with CN on those matters. As I said, normally those are not part of our function; those are considered operational issues with CN and to the extent they feel there is a need to deal with the minister on it, they do that directly. They do not do it through me.

Mr. Benjamin: Surely they have to do with what the government feels the social and economic policy of any of its corporations should be.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Benjamin: Surely it has to do with that. The government has to lay down an overall policy. Then it is the responsibility of the railway to implement it, or any other Crown corporation.

I have one other item that I would request you to ask the minister to check for me. Pardon me, Mr. Chairman, I was not able to be here when CTC was before the committee, so was the issue of cabooses on the Quebec North Shore and Labrador Railroad raised? Does anyone recall?

The Vice-Chairman: Not that I recall; not before CTC.

Mr. Benjamin: I just wonder then if you could check for me, if you do not already know. The Quebec North Shore and Labrador has applied to end the use of cabooses on their system. Is the government going to take any position on this issue with the CTC, or with that railroad or any other railroad that wants to move in that direction? Does the government have a policy on it? If so, what is it? And if you do not have a policy, are you going to get one? Are you going to try to prevent this sort of thing from happening?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, I will take note of this item, and perhaps report to the member as to what the status is. Normally if those are cases before the CTC, we let it take its normal course. If the CTC makes a decision, and if somebody wants to appeal it to the minister or the Governor General in Council, they are free to do so. At that stage, we get involved.

Mr. Benjamin: All right.

Now I am sure you are aware of everything that was in the Auditor General's report about the branch-line rehabilitation and branch-line subsidies, and whatnot.

[Traduction]

plus le droit de négocier quoi que ce soit. Ils ne sont plus représentés par un syndicat. VIA Rail est pris à partie lorsque les laissez-passer ne sont pas acceptés, mais c'est au CN et au CP, en réalité, de dédommager VIA Rail.

Je vous prie donc de demander au ministre d'intervenir sur ces deux questions.

M. Mulder: Je puis prendre note de vos deux questions et m'enquérir au ministère, ou au bureau du ministre, afin de savoir si quelqu'un a communiqué avec le CN à ce sujet. Comme je l'ai dit, ce genre de chose ne fait pas partie de mes attributions normales. Il s'agit généralement de questions courantes qui sont laissées au CN. Lorsque le CN veut s'adresser directement au ministre, pour quelque raison que ce soit, il peut le faire. Je ne suis pas concerné.

M. Benjamin: Le gouvernement a sûrement son mot à dire dans les politiques sociales et économiques de ces sociétés, quelles qu'elles soient.

M. Mulder: Sûrement.

M. Benjamin: C'est de cela qu'il est question ici. Le gouvernement doit avoir une politique générale en la matière. Le chemin de fer, ou n'importe quelle autre société de la Couronne, est tenu de la respecter.

Il y a encore une question que je vous demanderais d'aborder avec le ministre. Je m'en excuse, monsieur le président, mais je n'ai pas pu être ici lorsque les représentants de la Commission canadienne des transports ont comparu. A-t-il été question des wagons de queue des Chemins de fer de la côte nord du Québec et du Labrador?

Le vice-président: Je ne m'en souviens pas. Je ne pense pas qu'il en ait été question avec la Commission canadienne des transports.

M. Benjamin: Si vous n'avez pas déjà la réponse, je vous demanderais de bien vouloir vérifier. Les Chemins de fer de la côte nord du Québec et du Labrador ont demandé la permission de cesser d'utiliser des wagons de queue. Le gouvernement a-t-il l'intention de prendre position devant la Commission canadienne des transports relativement à cette demande ou à toute autre demande semblable d'un chemin de fer? Le gouvernement a-t-il une politique à ce sujet? Quelle est-elle? S'il n'en a pas, a-t-il l'intention de se doter d'une telle politique? Qu'entendez-vous faire pour empêcher ce genre de chose?

M. Mulder: Je veux bien noter la question, encore une fois, et faire rapport plus tard au député. Lorsqu'il s'agit de cas soumis à la Commission canadienne des transports, nous laissons habituellement les choses suivre leur cours. Les intéressés sont libres d'interjeter appel des décisions de la Commission canadienne des transports auprès du ministre ou auprès du gouverneur général en conseil. Ce n'est qu'à ce stade que nous intervenons.

M. Benjamin: Très bien.

Je suis sûr que vous êtes au courant du contenu du rapport du vérificateur général relativement à la remise en état des embranchements et aux subventions prévues à cette fin.

[Text]

Mr. Mulder: I am, yes.

Mr. Benjamin: In your part III, expenditure plan, on that table on page 4-47, the end of 1982-1983 fiscal year, I just need to add up the miles on that first column to get the total number of miles. Is that right? Where it says bank widening and grading.

Mr. Mulder: On page 4-47? Right.

Mr. Benjamin: That is the entire mileage to be rehabilitated. The ballast and ties mileage is part of that first column: the rail re-lay is part of that first column? Or is that the way to read that table?

Mr. Mulder: They are all individual, the total mileage could be the collection of all, but I think in some cases they only do some parts, and in other cases they do not do others.

Mr. Benjamin: All right. Do you have the figure for the total number of miles that have been rehabilitated as of the end of March 1983?

Mr. Mulder: I believe it may be in the text there. I am just doing a quick review of it to see whether or not it is referred to. I do not see it offhand, but I could give the mileage figure to you—how many miles have been completed through all the various phases. I will provide that to you, sir.

• 1035

Mr. Benjamin: All right.

Can you give me a summary of just what it is you have done to correct the inadequacies that the Auditor General pointed out in the whole matter of pre-inspection of branch lines that are eligible for rehabilitation, so that you know what amount of rehabilitation is required and what kind is needed? And there are standards and specifications for rehabilitation. There is the matter of maintenance after they are rehabilitated.

Mr. Mulder: Right.

Just a preamble, if I may, sir. I want to stress that the Auditor General, in his report, focused largely on the first agreement—the 1977 agreement. As we went through successive agreements, we made considerable improvements in the terms and conditions of the agreements and the obligations of CN and CP to meet certain standards in a degree of pre-inspection and post-inspection and so on. I would be the first to admit that the 1977 agreement, the very first one, was not the best one of the ones we have had. Certainly, the current one—I think it is the fourth or the fifth—is in much better shape, and I think the Auditor General's staff has basically accepted that.

On the various inspections, a considerable amount of work has been done. We have worked with the CTC and they have consultants, both engineering consultants and cost consultants, auditing people in place, to do a more detailed assessment of what lines need upgrading, at what standards, and particularly to do post-inspections, to make sure that CN and CP are doing

[Translation]

M. Mulder: Oui.

M. Benjamin: Dans votre plan de dépenses, partie III, au graphique qui se trouve à la page 4-55, il y a des chiffres qui vont jusqu'à la fin de 1982-1983. Pour obtenir le nombre total de milles, il suffit d'additionner les chiffres qui se trouvent dans la première colonne, n'est-ce pas? C'est là où il est indiqué: élargissement de remblais et drainage.

M. Mulder: À la page 4-55? En effet.

M. Benjamin: C'est le nombre total de milles où il doit y avoir des travaux de remise en état. Le ballastage et le remplacement des traverses sont inclus dans les chiffres de la première colonne. La pose des rails aussi? C'est ce qu'il faut comprendre?

M. Mulder: Les chiffres sont distincts dans chaque cas. Si vous voulez le total, il vous faut additionner le tout. Il y a évidemment des travaux qui sont faits sur certaines parties.

M. Benjamin: Très bien. Vous avez les chiffres pour le nombre total de milles remis en état à la fin de mars 1983?

M. Mulder: Ils sont peut-être là. Je vais vérifier, si vous me le permettez. Je ne les vois pas pour l'instant. Je puis cependant vous donner le nombre de milles pour les travaux terminés à chaque stade. Je vous les ferai parvenir.

M. Benjamin: Très bien.

Vous pouvez me résumer rapidement les mesures que vous avez prises pour corriger les faiblesses signalées par le vérificateur général relativement à l'inspection préalable des embranchements admissibles au programme de remise en état, de façon à ce que vous sachiez exactement quels sont les besoins? Par ailleurs, la remise en état doit se faire selon certaines normes et certains devis. Il y a toute la question de l'entretien postérieur.

M. Mulder: Je comprends.

En guise d'introduction, je rappelle que le vérificateur général, dans ce rapport, a surtout insisté sur la première entente, celle de 1977. Au fur et à mesure où sont venues s'ajouter d'autres ententes, nous avons apporté des améliorations sensibles au niveau des conditions financières, et autres, et au niveau des obligations du CN et du CP de respecter certaines normes applicables aux inspections, tant préalables que postérieures. Je suis le premier à admettre que l'entente de 1977, la première, laissait beaucoup à désirer par rapport aux autres. L'entente en cours actuellement—sauf erreur, c'est la quatrième ou la cinquième—est beaucoup mieux établie, et je pense que le personnel du vérificateur général est généralement d'accord là-dessus.

Pour ce qui est des inspections, en gros, le travail a été accompli. Nous avons agi en collaboration avec la Commission canadienne des transports. Celle-ci a des conseillers, des ingénieurs-conseil, des experts en coûts, des vérificateurs; les embranchements ont été soigneusement évalués quant à leur besoin de remise en état, quant aux normes à respecter; des

[Texte]

what is required—no more or no less. They see also that the books are kept properly and that no charges are being incurred, for which the railways are not allowed to claim. So we think that currently the agreements are much better; the whole system, over the last two years, has been improved significantly.

On the final point that the honourable gentleman raised, Mr. Chairman, which has to do with the claiming for the capital cost of the branch-line rehabilitation, that issue was before the CTC. The CTC has twice decided not to allow the railways to claim for those costs. The railways, I believe, are currently appealing that before the courts, and we are just letting it go its normal process.

Mr. Benjamin: Presumably the department and the CTC are making a presentation to the courts in support of the CTC decision.

Mr. Mulder: As far as I know, Transport Canada lawyers have not been asked to do it. Whatever the decision is, it is always appealable to the Crown. And I may be a bit out of turn, Mr. Chairman, but our view is—and we have discussed that with the railways—that we are sympathetic with the CTC decision. In the Gilson recommendations, the decision was made not to allow the railways to claim for the capital cost of the branch lines that we have rehabilitated, and that is certainly part of the decisions that are before ministers on the western transportation initiative.

Mr. Benjamin: This is with regard to railroads claiming the money that the government has given to the railroads for the rehabilitation.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Benjamin: The railroads want to include those moneys in their eligibility for branch line subsidy.

Mr. Mulder: Right, and also as an item to be charged against the cost of carrying grain. As I said, that issue is still before the courts on what the CTC decided. In the meantime, it is part of the western transportation issue, and we have already made a decision that the government would not entertain such a request.

Mr. Benjamin: They have more gall than a tomcat. They are trying to collect twice.

Mr. Mulder: Some people allege that, yes.

Mr. Benjamin: You are still working under agreement number four on the rail line rehabilitation?

Mr. Mulder: I believe it is agreement four, yes.

Mr. Benjamin: When is your next agreement, and for how many miles?

[Traduction]

inspections postérieures ont été prévues, de façon à s'assurer que le CN et le CP fassent tout ce qui est attendu d'eux. Les experts veillent aussi à ce que les livres soient bien tenus et qu'il n'y ait pas de dépenses non justifiées de la part des chemins de fer. Donc, nous pensons que les ententes en cours sont beaucoup plus satisfaisantes, et que tout le système a été considérablement amélioré au cours des dernières années.

En ce qui concerne le dernier point de l'honorable député, qui a trait aux demandes de remboursement des coûts d'immobilisations pour la remise en état des embranchements, il a été soumis à la Commission canadienne des transports. Par deux fois déjà, la Commission canadienne des transports a refusé aux chemins de fer la permission de demander le remboursement de ces coûts. Sauf erreur, les chemins de fer font actuellement appel devant les tribunaux. Pour l'instant, nous laissons le processus suivre son cours.

M. Benjamin: Il faut supposer que le ministère et la Commission canadienne des transports essaient de se justifier devant les tribunaux.

M. Mulder: Que je sache, on n'a pas encore réclamé les services des avocats de Transports Canada. Quelle que soit la décision qui sera rendue, elle pourra toujours faire l'objet d'un autre appel auprès de la Couronne. Je ne sais pas si je puis le dire, monsieur le président, mais nous avons tendance—nous en avons discuté avec les chemins de fer—à nous ranger à l'avis de la Commission canadienne des transports. Le rapport Gilson a recommandé de ne pas permettre aux chemins de fer de réclamer les coûts d'immobilisations des embranchements qui ont été remis en état. Il en est sûrement tenu compte dans les décisions soumises au ministre relativement aux projets de transport dans l'Ouest.

M. Benjamin: C'est toujours cette question des fonds que le gouvernement a confiés aux chemins de fer pour la remise en état.

M. Mulder: Oui.

M. Benjamin: Les chemins de fer veulent inclure ces fonds dans le calcul de leur admissibilité aux subventions pour la remise en état des embranchements.

M. Mulder: En outre, ils souhaitent que cet article puisse entrer dans le coût du transport des céréales. Comme je l'ai dit, la décision de la Commission canadienne des transports fait l'objet d'un appel devant les tribunaux. Toute la question est importante pour le projet de transport dans l'Ouest. Pour l'instant, le gouvernement n'est pas prêt à recevoir la demande des chemins de fer.

M. Benjamin: Ils ont du front. Ils essaient de se faire payer deux fois.

M. Mulder: C'est ce que d'aucuns prétendent.

M. Benjamin: Pour la remise en état des embranchements, vous en êtes à l'entente n° 4?

M. Mulder: Je crois, oui.

M. Benjamin: Quand doit intervenir votre prochaine entente, et sur combien de milles doit-elle porter?

[Text]

Mr. Mulder: The current agreement is up on March 31, 1984, and we are currently . . .

Mr. Benjamin: How many miles of track does it call for?

Mr. Mulder: I do not have the exact figures, sir.

Mr. Benjamin: But it is for 1983-1984?

Mr. Mulder: The agreements are for a certain amount of money and then the allocation as to how much CN will get, how much CP will get, and what work will be undertaken. The number of miles and what work should be done are negotiated every year.

Mr. Benjamin: As to which branch lines should be done?

Mr. Mulder: Yes, almost project by project; yes, sir.

Mr. Benjamin: And that is done by an agreement between the railroads and whom?

• 1040

Mr. Mulder: In discussion and agreement with the railways; in discussin also with the CTC, the Canadian Wheat Board, a number of the people in the grain transportation system—for example, the pools, the Canadian Grain Commission, and so on. They are all involved, in one part or another, to make sure we improve those lines that have the greatest need. We are currently looking at what the regime should be beyond March 31, 1984, and we hope to get a new agreement signed during the course of this fiscal year.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, your last question this round, please.

Mr. Benjamin: All right. Does agreement number four specify, or has there been a subsequent agreement, as to the tonnage that those rehabilitated lines would carry? I understand that under agreements 1 and 2, and maybe 3, most of the lines are rehabilitated to handle weights of up to 220,000 pounds, which means that the new hopper cars would only be 80% filled. Does the current agreement call for the 263,000-pound load limit?

Mr. Mulder: Sir, I am not exactly familiar as to what the specific standards are. I know that they differ, to some extent, line by line. I could give you, perhaps, a written communication as to what the exact standards are now, as to how many lines would be capable of carrying a full hopper car. Certainly the intent is to make sure that in most conditions a full hopper car could be loaded.

Mr. Benjamin: Yes, because it would be totally pointless to rehabilitate a line that still could not handle the traffic. What is the use of buying these hopper cars if you cannot use them fully, and if you are just losing out on the efficiency of the hopper cars, as well as grain movement generally? Surely that will be standard; the capacity will be a 263,000-pound load

[Translation]

M. Mulder: La présente entente doit se terminer le 31 mars 1984. Nous essayons actuellement . . .

M. Benjamin: Elle porte sur combien de milles, elle?

M. Mulder: Je n'ai pas les chiffres exacts, malheureusement.

M. Benjamin: Elle vaut bien pour 1983-1984?

M. Mulder: Les ententes prévoient un certain montant d'argent, et la répartition devait être faite entre le CN et le CP, le volume de travail effectué. Le nombre de milles, ainsi que le travail effectué, sont négociés tous les ans.

M. Benjamin: Et c'est à ce moment-là qu'on décide quels embranchements doivent être remis en état?

M. Mulder: La décision est prise projet par projet.

M. Benjamin: L'entente intervient entre les chemins de fer et qui?

M. Mulder: Lors de discussions et d'ententes avec les chemins de fer; lors de discussions également avec la CCT, et la Commission canadienne du blé, un bon nombre de personnes travaillant dans le système de transports céréaliers, par exemple, les syndicats de producteurs, la Commission canadienne du blé, et ainsi de suite. Elles participent toutes, dans une partie ou dans l'autre, pour s'assurer que nous améliorons ces lignes qui en ont un plus grand besoin. Présentement, nous étudions ce que devrait être le régime après le 31 mars 1984, et nous espérons signer une nouvelle entente au cours de cette année financière.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, ce sera votre dernière question pour ce tour.

M. Benjamin: Très bien. L'entente n° 4 précise-t-elle, ou y a-t-il eu une entente subséquente quant au tonnage pouvant être transporté sur ces lignes remises en état? D'après ce que j'ai compris, en vertu des ententes 1 et 2, et peut-être 3, la plupart des lignes ont été remises en état afin de pouvoir supporter un poids maximum de 220,000 livres, ce qui signifie que les nouveaux wagons-trémies ne seraient remplis qu'à 80 p. 100. L'entente actuelle prévoit-elle une limite de poids de 263,000 livres?

M. Mulder: Monsieur, je ne sais pas exactement quelles sont les normes précises. Je sais que dans une certaine mesure, elles varient d'une ligne à l'autre. Je pourrais peut-être vous répondre par écrit en vous disant exactement quelles sont ces normes présentement, combien de lignes sont en mesure de supporter des wagons-trémies pleins. Il va sans dire que notre intention, c'est de voir à ce que, dans la plupart des cas, on puisse charger complètement les wagons-trémies.

M. Benjamin: En effet, car il serait tout à fait inutile de remettre en état une ligne qui ne pourrait toujours pas supporter le trafic. Quelle est l'utilité d'acheter ces wagons-trémies, si vous ne pouvez pas les utiliser à pleine capacité, si vous ne pouvez pas les utiliser de façon efficace, et si l'on ne peut pas transporter efficacement les céréales en général? J'espère certainement que la norme sera d'une capacité de

[Texte]

limit per car, otherwise we are wasting a lot of taxpayers' money.

Mr. Mulder: As I said, sir, I will get back to you specifically on that question

Mr. Benjamin: Okay, thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

I am now ready to start the second round. I will call on Mr. McKnight to lead off.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

If I could go back, Mr. Mulder, to the Pepin proposal on grain transportation and to the specific point on the inflation factor that has been built into that proposal. Reading the Audit General's report of 1982, on page 414, it is stated that the Department of Transport pointed out to the Auditor General that the Treasury Board refused to approve rates for forecasting cost escalation appropriate for the railway industry. Which figures are used by Treasury Board as appropriate for the cost escalation in the railway industry?

Mr. Mulder: Again, I am not sure whether the honourable gentleman is referring to grain matters or rail passenger matters; the two are different. On the rail passenger matters issue, CN and CP give VIA Rail and ourselves an estimate of what the cost indices are likely to be in the future, how much each item will go up—fuel, labour, materials, etc. Those are then put into our submission to Treasury Board, and in most cases Treasury Board tends to accept what comes out of that process.

The Auditor General referred to the fact that two years ago Treasury Board decided, rightly or wrongly, that the built-in escalation costs seemed to be too high; they decided, for estimates purposes, to put in a lower number. It turned out that railway costs increased much more rapidly than had been decided, finally, by Treasury Board, and therefore we had a cost overrun.

On grain transportation matters, that whole issue is being handled by the CTC. They formally approve the cost indices that the railways submit and make changes if they feel changes are necessary.

Mr. McKnight: What was the inflation rate used by Treasury Board in the year we are referring to, two years ago, when they refused to accept the numbers as presented by the railways and the department?

Mr. Mulder: I am not familiar with the exact figure. I believe it was in the range of 9% to 10%, and it turned out to be higher. But I could give you the specific assumptions that were put into the estimates by Treasury Board and ourselves, versus what actually took place. I can give you those.

Mr. McKnight: There must have been some rationale for Treasury Board's reluctance to accept the numbers as presented by the railroads and the department to them. They

[Traduction]

263,000 livres par wagon, autrement, nous gaspillons beaucoup d'argent des contribuables.

M. Mulder: Je le répète, je vais vous donner une réponse précise à cette question.

M. Benjamin: Très bien, merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin.

Je suis maintenant prêt à commencer le deuxième tour, et je vais commencer par M. McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Monsieur Mulder, si l'on revenait à la proposition Pepin sur le transport du grain et à la question précise du coefficient d'inflation qui a été incluse dans cette proposition. À la page 414 du rapport du vérificateur général pour 1982, on dit que le ministère des Transports a indiqué au vérificateur général que le Conseil du Trésor a refusé d'approuver les taux prévoyant une hausse des coûts appropriés pour l'industrie des chemins de fer. Selon le Conseil du Trésor, quels sont les chiffres appropriés pour la hausse des coûts dans l'industrie des chemins de fer?

M. Mulder: Encore une fois, j'ignore si l'honorable député parle du transport des céréales ou du transport des voyageurs; ce sont deux questions différentes. Pour ce qui est du transport des voyageurs, le CN et le CP fournissent à VIA Rail et à nous-mêmes une estimation de ce que sera l'indice des coûts dans l'avenir, de l'augmentation de chaque article—du carburant, de la main-d'oeuvre, du matériel, etc. Ces éléments sont inclus dans la proposition que nous soumettons au Conseil du Trésor, et dans la plupart des cas, le Conseil du Trésor accepte ce qui ressort de ce processus.

Le vérificateur général faisait allusion au fait qu'il y a deux ans, à tort ou à raison, le Conseil du Trésor a décidé que la hausse intégrée des coûts semblait être trop élevée; pour les fins du budget, ils ont décidé d'utiliser un plus petit chiffre. Il s'est avéré, en fin de compte, que les coûts des chemins de fer ont augmenté beaucoup plus rapidement que ne l'avait décidé le Conseil du Trésor, et donc, nous avons eu un dépassement de coûts.

Pour ce qui est du transport des céréales, toute cette question relève de la CCT. La commission approuve officiellement l'indice de coût soumis par les chemins de fer et apporte les changements qu'elle juge nécessaires.

M. McKnight: Quel taux d'inflation le Conseil du Trésor a-t-il utilisé pour l'année dont il est question, il y a deux ans, lorsqu'il a refusé d'accepter les chiffres soumis par les chemins de fer et par le ministère?

M. Mulder: Je ne connais pas le chiffre exact. Je crois que c'était de l'ordre de 9 à 10 p. 100, et il s'est avéré que c'était plus élevé. Mais je pourrais vous fournir les hypothèses précises incluses dans le budget par le Conseil du Trésor et par nous-mêmes, par rapport à ce qui est réellement arrivé. Je peux vous fournir ces renseignements.

M. McKnight: Le Conseil du Trésor devait avoir une raison pour être réticent à accepter les chiffres présentés par les chemins de fer et par le ministère. Il devait avoir sa propre

[Text]

must have had a formula of their own, or some way of, or reason for disputing those figures. Would you be familiar with that?

• 1045

Mr. Mulder: I am not totally familiar with it because I was not in charge of that issue at that time. As I understand it, Treasury Board officials felt perhaps the costs could be controlled more than turned out to be true; and therefore, they made a judgment decision that, while inflation might be around that range or perhaps higher, there could be off-setting cost-reduction measures that would keep it within that range, and that turned out not to be possible.

Mr. McKnight: But we could be informed, I am sure, at a later date, at your convenience, as to what percentage Treasury Board did accept, and whether it was done by formula or just judgment.

Mr. Mulder: I will give you the assumptions that were used to come up with the estimates figures two years ago, which were approved by Treasury Board.

Mr. McKnight: If you go on to the Gilson proposal, where Dr. Gilson used 4.5% as a cost of inflation to be passed on to the producers in Mr. Pepin's proposal, it has now been changed to 6%. Could you tell the committee the numbers that were used within the department to arrive at the 6% figure assuming, naturally, that the 6% cost to the farmers was based on the fact that they cause inflation?

Now, that is an assumption I do not agree with because I do not know how grain producers cause inflation when they buy on a fixed cost and are not able to pass along their additional costs; but obviously, there must be some rationale for that in the formulation that was used.

Mr. Mulder: In the government's February 1 policy statement, the proposal was that for this fiscal year, the farmers pay no increase whatsoever; we pick up most of those cost increases. For the following three crop years, the farmers would pick up 3% of railway cost increases; the government would pick up all the others. Then beyond 1985-1986, the farmers would pick up 6% of railway cost increases, and we would pick up the excess over that, if there were any.

In arriving at the calculations, both Dr. Gilson and ourselves made certain inflation assumptions in the relationship inflation may have to railway cost increases. They do not always move exactly the same degree each year, as I am sure the hon. member knows.

Dr. Gilson made assumptions about the rate of inflation, as I recall, for the next few years, ranging from about 10% down to about 6%, and then 6% beyond. We have basically accepted those same inflation assumptions. So that means, by 1985-

[Translation]

formule, ou une façon de le calculer, ou un motif pour contester ces chiffres. Est-ce que vous sauriez ce que c'était?

M. Mulder: Je ne suis pas tout à fait au courant, car à l'époque, je n'étais pas responsable de la question. Si j'ai bien compris, les hauts fonctionnaires du Conseil du Trésor pensaient qu'il était peut-être possible de contrôler davantage les coûts que ce ne fut le cas, et donc, ils ont pris une décision basée sur le jugement que, quoique l'inflation était de cet ordre, ou peut-être un peu plus élevée, il pourrait y avoir des mesures de réduction des coûts compensatoires qui pourraient limiter l'augmentation à cet ordre de grandeur, et on a constaté que c'était impossible.

M. McKnight: Plus tard, lorsque cela vous conviendra, je suis sûr que vous pourriez nous informer sur le pourcentage accepté par le Conseil du Trésor, et nous dire aussi s'il fut calculé selon une formule, ou simplement basé sur un jugement.

M. Mulder: Je vous fournirai des hypothèses utilisées il y a deux ans pour arriver aux chiffres approuvés par le Conseil du Trésor et utilisés dans le budget.

M. McKnight: Si on pense à la proposition Gilson, où M. Gilson a utilisé 4.5 p. 100 comme étant le coût d'inflation à être transmis aux producteurs dans la proposition de M. Pepin, ce chiffre a maintenant été ramené à 6 p. 100. Pouvez-vous dire au comité sur quoi s'est basé le ministère pour arriver à ce chiffre de 6 p. 100, en supposant, naturellement, que le coût de 6 p. 100 aux fermiers était basé sur le fait qu'ils sont la cause de l'inflation?

Voilà une hypothèse sur laquelle je ne suis pas d'accord, car j'ignore comment les producteurs céréaliers peuvent causer de l'inflation, lorsqu'ils achètent à coût fixe et qu'ils ne peuvent transmettre leurs coûts additionnels; mais il est évident qu'il doit y avoir une explication logique pour cela dans la formule utilisée.

M. Mulder: Dans sa déclaration de politique du 1^{er} février, le gouvernement proposait que pour cette année financière, le fermier ne paie aucune augmentation, quelle qu'elle soit; nous assumons la plupart de ces augmentations du coût. Pour les trois récoltes suivantes, les fermiers paieraient 3 p. 100 de l'augmentation des coûts de transport par chemins de fer; le gouvernement paierait tous les autres. Après 1985-1986, les agriculteurs paieraient 6 p. 100 de l'augmentation des coûts du transport par chemins de fer, et nous paierions tous les coûts additionnels, le cas échéant.

En établissant ces calculs, M. Gilson et nous-mêmes nous sommes basés sur certaines hypothèses quant à la part des augmentations des coûts des chemins de fer due à l'inflation. Comme je suis sûr que l'honorable député le sait, cela varie chaque année.

Si je me souviens bien, M. Gilson avait émis l'hypothèse qu'au cours des prochaines années, le taux d'inflation varierait à la baisse de 10 p. 100 à environ 6 p. 100, et ensuite en deçà de 6 p. 100. Fondamentalement, nous avons accepté ces mêmes

[Texte]

1986, in the government calculations, and beyond, we have assumed 6% inflation and assumed basically the same degree of railway cost increases. This would mean—and that has been known out west . . . if that were true, then the producers would pick up all the costs; that is, they pick up all the volume costs and they pick up the cost of inflation or railway cost increase of 6%.

So as long as that inflation scenario is true—that is, that the rate of inflation is 6% or less—then the government in future years would not have to pick up any. However, if it resorts back to, God forbid, historical levels of the last five years, the government would pick up a sizable amount.

Mr. McKnight: That is apparent; but I wondered, in passing along costs to an industry, the grain producers in western Canada, which again I state do not contribute to inflation through their manufacturing or their production, why would it seem necessary that those people who cannot either protect themselves or contribute to inflation . . . ? Why was it found necessary to pass along inflationary costs to their mode of transportation?

Mr. Mulder: We have never indicated that we feel farmers are a major cause of inflation. My minister has said on a couple of occasions that, generally, all sectors of society contribute in varying degrees to inflation. Consumers contribute to inflation if they purchase more than maybe what can be produced in the marketplace. It drives up the price of the product and so on. It is hard to decide who, finally, is the biggest contributor to inflation.

What the 6% figure is based on, the cost sharing, is that, if you look back over the last 20 years and so on, the railway cost increases have been going up historically in the range of about 6%. So our judgment was—and the minister's judgment and that of the government—if normal cost increases throughout the transportation system were about 6%, and since most shippers pick up those cost increases, it would be fair to ask shippers and producers in the west to pick up normal inflation; that is, the 6% rate. Anything above that might be considered abnormal and the government would step in and pick that up. The government is doing that with grain producers, or would do so if Parliament approves that scheme, and we are not doing it for any other sector. Potato farmers in P.E.I. or fishermen in Newfoundland do not have the government stepping in if inflation is more than 3% or 6%, so we think on balance it is a fairly attractive proposal to put on the table, that if you say: Look, historically it has been 6%, so you pick that up, and anything beyond that the government will step in and do so.

[Traduction]

hypothèses. Cela signifie donc que dans les calculs du gouvernement, d'ici à 1985-1986, nous nous sommes basés sur un taux d'inflation de 6 p. 100 et sur une augmentation comparable des coûts des chemins de fer. Cela signifierait—et c'est connu dans l'Ouest—que si ces hypothèses s'avéraient exactes, alors les producteurs assumeraient tous les coûts; c'est-à-dire qu'ils assumeraient tous les coûts pour le volume et le coût de l'inflation, ou l'augmentation de 6 p. 100 des coûts des chemins de fer.

Donc, dans la mesure où ce scénario est vrai—c'est-à-dire que le taux d'inflation est de 6 p. 100 ou moins—alors, dans l'avenir, le gouvernement n'aura aucun coût à assumer. Toutefois, si le taux d'inflation remonte, Dieu nous en préserve, au niveau historique des cinq dernières années, alors, le gouvernement devrait assumer des coûts considérables.

M. McKnight: C'est évident; mais je me demandais: en transmettant ces coûts à une industrie, aux producteurs céréaliers de l'Ouest canadien, qui, je le répète, ne contribuent pas à l'inflation par leurs activités de fabrication ou de production, pourquoi semble-t-il nécessaire que ces gens qui ne peuvent se protéger eux-mêmes ou contribuer à l'inflation . . . ? Pourquoi a-t-on jugé nécessaire de transmettre les coûts de l'inflation au mode de transport qu'ils utilisent?

M. Mulder: Nous n'avons jamais dit que d'après nous, les agriculteurs sont une cause principale de l'inflation. À quelques occasions, mon ministre a dit que, généralement, tous les secteurs de la société contribuent à l'inflation à divers degrés. Les consommateurs contribuent à l'inflation s'ils achètent plus que la capacité de production du marché. Cela fait augmenter le prix du produit, et ainsi de suite. Il est difficile de déterminer qui, en fin de compte, contribue le plus à l'inflation.

Pour ce qui est des 6 p. 100, le partage des frais, si l'on regarde les vingt dernières années, et ainsi de suite, on constate que l'augmentation des coûts des chemins de fer a atteint historiquement environ 6 p. 100. Donc, notre jugement fut—et c'est celui du ministre et du gouvernement—que si l'augmentation normale des coûts dans le système de transport était d'environ 6 p. 100, et comme la plupart des expéditeurs assument ces augmentations de coût, il serait juste de demander aux expéditeurs et aux producteurs de l'Ouest d'assumer les coûts normaux de l'inflation, c'est-à-dire le taux de 6 p. 100. Passé cela, le gouvernement interviendrait et paierait la différence, car ce serait considéré comme anormal. C'est ce que le gouvernement fait avec les producteurs de céréales; du moins, c'est ce qu'il fera si le gouvernement approuve ce système, et aucun autre secteur ne bénéficie de cela. Les producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard et les pêcheurs de Terre-Neuve ne sont pas aidés par le gouvernement quand l'inflation dépasse 3 p. 100 ou 6 p. 100. Par conséquent, dans l'ensemble, la proposition nous semble très attrayante et revient à dire: en moyenne, il s'agit de 6 p. 100 et, par conséquent, le gouvernement paiera tout ce qui dépasse ce pourcentage.

[Text]

[Translation]

• 1050

Mr. McKnight: I would just like to say that I think the producers would find it much more acceptable if you could guarantee them at least a 6% cost recovery on their investment compared to the railroads over 20% cost recovery, Mr. Mulder.

Mr. Mulder: I suppose from a producer's perspective that would be nice. Whether or not governments can afford to enter into those deals, I will leave for you to judge.

Mr. McKnight: Okay. I would like to move on to another topic. With the CTC decisions regarding CP Mondou sub with regard to the transferring of Canadian Pacific Trackage that has been upgraded, or is being upgraded, connected to a CN line and the Elrose sub just south—if you want the specifics I can give them to you—just south of Gunnworth on the CP and the Mondou sub. It is stated to be linked to the Canadian National just outside of Wartime in the Elrose sub. Do you have any information as to when that will take place?

Mr. Mulder: No, sir, I do not. Perhaps I could have somebody check on that and get back to you.

Mr. McKnight: I would very much appreciate it, because the upgrading of that portion to be transferred is not of much benefit to the producers on that end of the line when they run over a track that is supposed to be abandoned. If you would also, at the same time, check in the Biggar sub, the transfer from Biggar to Dodsland, hooking on to the CP at Dodsland and carrying on to Kerrobert, which is also to give service after a portion of that line is to be abandoned? And the other thing...

Mr. Mulder: I believe, sir, on that one, as I recall, there was some recent correspondence to you on that one, but again, I will check on the specifics and give you a status report on exactly where it is at.

Mr. McKnight: Okay. That one is more in the long term, because the upgrading has not been completed or even started on that portion, as I recall.

Talking about capital projects and surface administration requests for capital projects, as my colleague had asked before, there is a bridge, the Outlook Bridge, which runs out of Moose Jaw which limits the capacity of anything past the bridge. It has something to do with a floating pier. Just a little history, the bridge was a gift of the people of Quebec back in 1910. It had been taken down in Quebec and shipped out to Saskatchewan and I think it has served its time. A capital project of that nature would certainly be appreciated in my part of the country.

Mr. Nowlan: Tell them it is time to send another one.

M. McKnight: Je pense que les producteurs seraient bien plus contents si vous pouviez leur garantir qu'ils recouvreront au moins 6 p. 100 de leurs investissements, alors que pour les chemins de fer, le facteur de recouvrement dépasse 20 p. 100, monsieur Mulder.

M. Mulder: Effectivement, du point de vue du producteur, ce serait vraiment très bien. Quant à savoir si les gouvernements peuvent se permettre ce genre de choses, c'est à vous d'en juger.

M. McKnight: D'accord. Je passe maintenant à un autre sujet. La CCT vient de prendre une décision au sujet de la voie du CP à Mondou; il est question de transférer des voies du Canadien Pacifique qui ont été remises en état, ou qui sont en cours de remise en état, de les brancher sur une ligne du CN à Elrose, juste au sud... Si vous voulez des détails, je peux vous en fournir. Le branchement se ferait sur la voie du CP à Mondou, juste au sud de Gunnworth. Apparemment, il y aurait un branchement sur la voie du Canadien National, à proximité de Wartime, dans la subdivision d'Elrose. Savez-vous quand cela doit se faire?

M. Mulder: Non, monsieur, je ne sais pas. Mais je peux demander à quelqu'un de s'informer et de vous faire un rapport.

M. McKnight: Je vous en serais reconnaissant, parce que la remise en état et le transfert de ce segment ne sert pas à grand-chose aux producteurs, à ce bout-là de la ligne, lorsqu'ils doivent passer par-dessus une voie qui est censée être abandonnée. Pouvez-vous en profiter également pour vous informer au sujet de la subdivision de Biggar—il s'agit d'un transfert de Biggar à Dodsland—avec un branchement sur la voie du CP à Dodsland et un raccordement avec Kerrobert, qui doit également desservir ce secteur lorsqu'une partie de la ligne sera abandonnée? Et autre chose...

M. Mulder: À ce propos, si je me souviens bien, nous avons récemment échangé des lettres, mais je vérifierai les détails et je vous ferai un rapport de la situation.

M. McKnight: D'accord. Dans ce deuxième cas, ce n'est pas aussi imminent, parce que la remise en état n'est pas terminée; je ne sais même pas si elle a commencé.

A propos des projets d'immobilisations et des démarches administratives en vue de projets d'immobilisations—mon collègue vous a déjà posé des questions à ce sujet—il y a le pont d'Outlook, à la sortie de Moose Jaw, où il y a une limite de charge qui limite passablement le trafic sur tout le reste de la voie. C'est à cause d'un quai flottant. Que je vous en rappelle l'histoire: ce pont a été construit en 1910, et c'était un cadeau de la population du Québec. Il avait été démonté à Québec et expédié en Saskatchewan, et je pense qu'il a bien fait son temps. Dans ma région, c'est un projet de construction qui serait grandement apprécié.

M. Nowlan: Il n'y a qu'à leur dire qu'il est temps d'en envoyer un autre.

[Texte]

Mr. McKnight: Following along, the question as to additional money, the \$75 million that have been proposed or set aside for expenditures in western Canada in rail transportation so as to provide high technology, goods and supplies, it is my understanding that 90% of the goods and supplies that are purchased by the railways now, are basically from within Canada, 10% being from outside of Canada. When I read the statement as to the allocation of that \$75 million, it was my understanding that that money could not be used for—an example would be, to turn IPSCO Steel in Regina, steel manufacturing, to manufacture rail, because that would be competing against already existing businesses in Canada. If that is true, that means there is only 10% of the total goods and services used by the railroads available for western Canada. If western Canada is not being allowed to use the \$75 million allocated to compete against already existing suppliers in Canada, and 90% is purchased from within Canada now, that means there is only 10% available to manufacturers in western Canada. Now, if that is true, could you tell me where the \$75 million can be spent in western Canada for industrialization and supply goods to the railroads?

• 1055

Mr. Mulder: A point of correction, if I may, Mr. Chairman, is that a fair amount of the 90% that has already been bought by the railways in Canada is also being purchased in the west and will be purchased in the west. For example, all the construction materials and a lot of supplies associated with those will be purchased in the west where the actual construction takes place. Our estimate is that well over half of what normally would be spent in the west will be purchased in the west; indeed, more than that. So a large part of that 90% is already available to normal western suppliers.

What the \$75 million is dedicated towards is not just the railway supply industries; it is also for research and development, for food processing, for diversification and so on. So it is not solely oriented towards industrial supplies for railway equipment.

Certainly it is true that with the portion of the \$75 million that may go to railway suppliers the government does not want somebody in the west to get into producing products for which there is already an excess capacity elsewhere in Canada. Let us take the example, say, of hopper cars. There are already three plants, which, as you know, unfortunately are not in very good shape. They do not have a lot of markets. So it would not make much sense in terms of an industrial strategy to put more excess capacity into the west. It would just make the problem worse. So certainly that portion of the \$75 million that would go towards industries that might supply railway equipment would be focused on those things that are normally bought offshore.

Mr. McKnight: Which would be 10%?

Mr. Mulder: Yes, it would focus on that 10%. Therefore we have looked very much, let us say, at the electronics business

[Traduction]

M. McKnight: Dans la même veine, et à propos d'argent supplémentaire, les 75 millions qui ont été réservés à l'amélioration du système de transport ferroviaire dans l'Ouest du Canada et en particulier à l'acquisition de nouvelles technologies, de biens et de matériel... Je crois comprendre que 90 p. 100 des biens et du matériel achetés actuellement par les chemins de fer sont fabriqués au Canada et que 10 p. 100 viennent de l'étranger. Quand j'ai lu la déclaration sur la répartition de ces 75 millions de dollars, j'avais cru comprendre que cet argent ne pourrait pas servir à transformer les usines *IPSCO Steel*, à Regina, pour leur permettre de fabriquer des rails, parce que cela constituerait une concurrence directe avec les entreprises canadiennes existant ailleurs. Si c'est vrai, cela signifie que 10 p. 100 seulement du total des biens et du matériel utilisés par les chemins de fer sont à la disposition de l'Ouest du Canada. Si l'Ouest du Canada ne peut pas bénéficier de ces 75 millions de dollars pour concurrencer des fournisseurs canadiens, et si 90 p. 100 de ces achats se font à l'intérieur du Canada, il ne reste que 10 p. 100 pour les manufacturiers de l'Ouest du Canada. Maintenant, si c'est vrai, pouvez-vous me dire où l'on peut dépenser ces 75 millions de dollars dans l'ouest du Canada dans le cadre de l'industrialisation et de la fourniture de chemins de fer?

M. Mulder: Une précision, si vous le permettez, monsieur le président. Une bonne partie de ces 90 p. 100 ont déjà été dépensés par les chemins de fer au Canada et continuent à être dépensés dans l'Ouest, et ce n'est pas terminé. Par exemple, tous les matériaux de construction et beaucoup de fournitures de construction doivent être achetés dans l'Ouest, à proximité des travaux de construction. Nous estimons que plus de la moitié de l'argent dépensé le sera dans l'Ouest, et même plus. Par conséquent, une bonne part de ces 90 p. 100 sont déjà à la disposition des fournisseurs de l'Ouest.

Cela dit, ces 75 millions ne doivent pas uniquement servir à la fourniture des industries ferroviaires. Ils sont également destinés à la recherche et au développement, à la préparation alimentaire, à la diversification, et cetera. Il ne s'agit pas uniquement des fournitures industrielles et du matériel ferroviaire.

Il est vrai que pour la part de ces 75 millions de dollars qui est destinée aux fournisseurs ferroviaires, le gouvernement ne veut pas que les gens de l'Ouest se lancent dans la production, lorsqu'il s'agit de biens pour lesquels il y a déjà surproduction ailleurs au Canada. Prenons l'exemple des wagons-trémies. Il y a déjà trois usines qui fabriquent des wagons-trémies, et qui sont en difficulté, malheureusement, faute de marchés. Par conséquent, une stratégie industrielle qui prévoirait de fabriquer en plus des wagons-trémies dans l'Ouest n'aurait pas grand chance. Cela ne ferait qu'aggraver le problème. Donc, effectivement, cette partie des 75 millions de dollars destinée à des industries ferroviaires ira de préférence à des biens qui, normalement, auraient pu être achetés à l'étranger.

M. McKnight: C'est-à-dire 10 p. 100?

M. Mulder: Effectivement, la préférence ira à ces 10 p. 100. Par exemple, nous nous sommes beaucoup intéressés au

[Text]

and certainly at communications equipment and so on because a fair amount of that is now bought offshore, particularly in the U.S. So what we are doing with the railways—and the Department of Regional and Industrial Expansion is in charge of that—is sitting down with the various potential suppliers in western Canada and saying: Here are the kinds of products that we have been buying elsewhere; how can we set up a scheme over the next two or three years whereby you could actually bid on them, and we would help you to get in shape to actually contract for those kinds of supplies.

So, to sum it up, there is already a lot that is being bought by the railways and will be bought by the railways in the west and we are trying to get more of it there, particularly in high technology and the electronics business, etc.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, could I just ask . . . Would there be a list available of those goods and services that your department has recommended to the Department of Regional Economic Expansion? Could that be made available to the committee?

Mr. Mulder: Yes. I believe some of that was already included in the background notes that we put out in February. There was some reference to that, but I could get you additional information . . .

Mr. McKnight: I would hope you could be a little more specific than those background notes were, Mr. Mulder.

Mr. Mulder: I will see if I can get through DRIE a list of all the various specific projects and firms that they are dealing with now. I assume there may be some question of—I do not know; it comes up from time to time—commercial confidentiality; but, subject to that, I will see if I can get you a list of the various projects that have been looked at.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: On that point, Mr. Mulder, there were a number of very localized questions that Mr. McKnight put to you on which you said you would get back to him in correspondence. I do not think there is any indication of members who want to know what you are doing with Mondou sub or Biggar and so on. But on the very last question, where he has asked for a list of what goods and services might be provided through the western industry and manufacturers—I think that last one, and I would ask if the membership agrees, should be sent to this committee so we all have access to it. Is that clearly understood and is that the wish of the membership?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Fine. Then we will go according to that recommendation.

I now call upon Mr. Benjamin for the second round.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before I ask any other questions, Mr. Mulder said he would provide me with more detail on the branch line rehabilitation program.

[Translation]

secteur de l'électronique, au matériel de communication, entre autres, parce que, dans une large mesure, ce sont des biens que nous achetons à l'étranger, et en particulier aux États-Unis. Ainsi, dans le cas des chemins de fer—et c'est le ministère de l'Expansion économique régionale qui est responsable—nous rencontrons des fournisseurs possibles dans l'Ouest du Canada, et nous leur disons: voilà les produits que nous achetons à l'étranger jusqu'à présent; pouvons-nous nous mettre d'accord sur un moyen de vous mettre en position de faire des offres d'ici deux ou trois ans? Nous sommes prêts à vous aider à vous préparer à faire des offres pour ces contrats d'approvisionnement.

En résumé, les chemins de fer achètent déjà beaucoup de fournitures dans l'Ouest, et ils ont l'intention d'acheter encore plus, en particulier dans le domaine de la haute technologie et de l'électronique, et cetera.

M. McKnight: Monsieur le président, permettez . . . Pouvez-vous me donner une liste de ces biens et services que votre ministère a recommandés au ministère de l'Expansion économique régionale? Pouvez-vous fournir cette liste au Comité?

M. Mulder: Oui. D'ailleurs, je pense que cette liste figurait déjà dans les documents que nous avons distribués en février. Il y avait du moins une référence, mais je peux vous obtenir d'autres informations . . .

M. McKnight: Je voudrais plus de détails qu'il n'y en avait dans ces notes, monsieur Mulder.

M. Mulder: Je demanderai au ministre de l'Expansion de me communiquer une liste des projets et des entreprises actuellement concernés. J'imagine qu'il n'y aura pas de problème de confidentialité commerciale, mais cela se produit. De toute façon, sous réserve de cela, j'essaierai de vous obtenir une liste des différents projets que nous avons étudiés.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: À ce sujet, monsieur Mulder, M. McKnight vous a posé une série de questions assez précises, et vous avez dit que vous répondriez par écrit. Je ne sais pas si certains députés s'intéressent à ce que vous faites dans la subdivision de Mondou ou de Biggar, mais pour la dernière question, la liste des biens et des services achetés chez des fabricants de l'Ouest du Canada, je pense que cela pourrait intéresser tous les membres du Comité, et si vous êtes d'accord, nous pourrions la distribuer. C'est bien ce que les membres souhaitent?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Parfait. Nous allons donc nous régler sur cette recommandation.

Je donne maintenant la parole à M. Benjamin; nous en sommes au deuxième tour.

M. Benjamin: Monsieur le président, avant de poser d'autres questions, M. Mulder nous a dit qu'il nous donnerait de plus amples détails sur le programme de rétablissement des lignes secondaires.

[*Texte*]

Mr. Mulder: Yes, sir.

Mr. Benjamin: I was just wondering specifically if you would make that a table starting with the first year, how many miles of track, which subdivisions, track capacity and the dollars on each subdivision—year by year, and what is projected for the coming year.

Mr. Mulder: Yes, sir, I will provide it.

Mr. Benjamin: Could we have that? Maybe the whole committee would be interested in having it as well, in which case you could send it to the chairman and he can give it to all of us.

Mr. Mulder: I will send the information to the clerk and she could pass it on to the members.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Mulder: I want to stress, though, as I am sure you are aware, sir, that it takes some time to complete all the miles because they go through two or three construction years.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Mulder: So the first year there may not have been any miles completed because it just started off. But we will give you a running progress report . . .

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Mulder: —in each year as to how much was spent for what and then finally how many miles have actually been completed.

• 1100

Mr. Mulder: Well . . .

The Vice-Chairman: Mr. Mulder—excuse me, Mr. Benjamin. The clerk asked me to remind you that that kind of a report should come in both official languages. Thank you.

Mr. Mulder: Yes, sir. Thank you.

Mr. Benjamin: Mr. Gilson's recommendations are based on the three reports of Mr. Snavelly, right?

Mr. Mulder: In part, sir, yes.

Mr. Benjamin: That is the beginning—Mr. Snavelly's three reports—and Mr. Gilson arrived at his conclusions based on Mr. Snavelly's analysis and figures.

Mr. Mulder: Not entirely, sir. He certainly used some of it; not all of it.

Mr. Benjamin: I think the majority of what he arrived at is based on Snavelly.

One of the things that is bothering me is that in his first two reports, Mr. Snavelly rejected including an item that you mentioned in answer to Mr. McKnight at the beginning of the session: He rejected including the 20% add-on for overhead. And in Mr. Pepin's terms of reference to Mr. Snavelly for his third report, he instructed him to include that add-on 20%;

[*Traduction*]

M. Mulder: Effectivement.

M. Benjamin: Est-ce que vous pourriez nous donner un tableau à partir de la première année, avec le nombre de milles de voies, les subdivisions en cause, les limites de charge et l'argent dépensé dans chaque subdivision, année par année, ainsi que les projections pour l'année à venir?

M. Mulder: Certainement, je vous donnerai cela.

M. Benjamin: Vous pouvez nous donner cela? Je pense que les autres membres du Comité pourraient également être intéressés, et dans ce cas, vous pourriez envoyer cela au président, qui nous le distribuera.

M. Mulder: J'enverrai ces informations au greffier, qui pourra les distribuer aux députés.

M. Benjamin: Très bien.

M. Mulder: Comme vous le savez sûrement, monsieur, il faut un certain temps pour recenser tous les milles, parce qu'ils s'étalent sur deux ou trois années de construction.

M. Benjamin: Oui.

M. Mulder: Ainsi, il est possible que la première année, on n'ait pas terminé un seul mille, parce que c'était le début. Mais je vous donnerai un rapport des progrès effectués à chaque étape . . .

M. Benjamin: D'accord.

M. Mulder: . . . pour chaque année, les sommes dépensées, à quel endroit, et enfin, combien de milles ont été terminés.

M. Mulder: Eh bien . . .

Le vice-président: Monsieur Mulder . . . excusez-moi, monsieur Benjamin. Le greffier m'a demandé de vous rappeler que ce genre de rapport doit être déposé dans les deux langues officielles. Merci.

M. Mulder: Oui, merci, monsieur.

M. Benjamin: Les recommandations de M. Gilson sont fondées sur les trois rapports de M. Snavelly, n'est-ce pas?

M. Mulder: En partie, oui.

M. Benjamin: C'est le début, les trois rapports de M. Snavelly—et les conclusions de M. Gilson sont fondées sur l'analyse et les chiffres de M. Snavelly.

M. Mulder: Pas tout à fait, monsieur. Il s'est fondé sur une partie, mais pas sur toutes les données de l'analyse de M. Snavelly.

M. Benjamin: Je pense que la majorité de ses conclusions sont fondées sur l'analyse de M. Snavelly.

L'une des choses qui m'inquiètent, justement, c'est que dans ses deux premiers rapports, M. Snavelly a rejeté l'inclusion de quelque chose que vous avez mentionné en répondant à M. McKnight au début de la séance: il a rejeté la possibilité d'ajouter 20 p. 100 pour les frais généraux. Et dans le mandat donné à M. Snavelly, pour son troisième rapport, par M. Pepin,

[Text]

which Mr. Snavelly did. Those were his terms of reference; and that amounted to an additional \$120 million on Mr. Snavelly's third report.

I believe the CTC has rejected that 20% in other areas, they rejected including that add-on. But here we have Mr. Gilson and we have the minister's accepting it. I just find that, since Mr. Gilson's report already includes reimbursing them not only for their actual out-of-pocket costs, including depreciation and maintenance—it also includes a 21% return on investment—then on top of that he includes another 20% add-on for overhead, which makes a 39.5% return. Do you not think that is a little generous, to put it mildly?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, I do not want to get into a detailed lecture on cost accounting, but just some quick answers. The hon. gentleman referred to CTC decisions. Most of the CTC decisions have to do with R-6313, which is a definition of long-run variable costs. The initial Snavelly reports basically accepted most of the methodology of that, and then translated that into what the costs would be for the railways moving grain.

The CTC, whenever it is asked to deal with commercial marketing principles, does take into account in principle that there should be an allocation towards overhead costs, so if you do it on a commercial marketing base, then you would include it. The hon. member is certainly correct in stating that the third terms of reference for Mr. Snavelly he was asked to look at was: if you were doing it in a commercial marketplace, what contribution would you allow towards overhead costs; and he came out with a range which is much higher than what Gilson recommended.

The third comment I have is that Mr. Benjamin referred to return on equity and the contribution overhead. What is really involved in a costing order is deciding what the cost of capital should be. The cost of capital includes a notional allocation towards a return on equity. In all the CTC decisions, certainly the cost of capital is taken into account, both for regulatory purposes and for subsidies purposes. So this is no different from what Snavelly did. The CTC has come up with decisions, even in the last year or so, on what the cost of capital should be for grain. For example, they include a cost of capital for 1982-1983 as being in the range of 20.5%. That is just the cost of capital; and that is the item that includes the return on equity.

The overhead question, the 20% or 30% or 15%, whichever figure the gentleman would like to use, is a separate issue. That does not include, per se, equity return. That includes the normal overhead expenditures of any commercial operation. So that is a different item, and that includes things—for example, the cost of headquarters, of regional offices, of marketing . . .

Mr. Benjamin: President's salary.

[Translation]

ce dernier lui a ordonné d'inclure ces 20 p. 100 supplémentaires, et M. Snavelly l'a fait. C'était compris dans son mandat; cela voulait dire, donc, 120 millions de dollars supplémentaires dans le troisième rapport de M. Snavelly.

Je crois que la CCT a d'ailleurs rejeté la possibilité d'inclure ces 20 p. 100 dans d'autres secteurs, mais voilà que M. Gilson le propose, et le ministre l'accepte. Étant donné que M. Gilson propose déjà dans son rapport de leur rembourser leurs dépenses, y compris l'amortissement et l'entretien, et cela comprend aussi des bénéfices de 21 p. 100, comment peut-il proposer d'ajouter 20 p. 100 à tout cela pour les frais généraux, ce qui donne un rendement de 39.5 p. 100 des investissements. Ne pensez-vous pas que c'est un peu trop généreux, pour ne pas dire plus?

M. Mulder: Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais vous donner quelques réponses rapides plutôt que de vous faire un exposé détaillé sur la comptabilité des prix de revient. L'honorable député a fait allusion aux décisions de la CCT. La plupart des décisions de la CCT concernent le document R-6313, qui est une définition des coûts variables à long terme. Dans ses tous premiers rapports, M. Snavelly a accepté les principes généraux de cette méthode, et il a ensuite appliqué ces mêmes principes pour calculer le coût, pour les chemins de fer, du transport des céréales.

La CCT, lorsqu'il est question de commercialisation, part toujours du principe qu'il devrait y avoir une allocation pour les frais généraux. Donc, si on parle de commercialisation normale, il faut l'inclure. L'honorable député a certainement raison de dire que dans le troisième mandat de M. Snavelly, on lui a demandé d'étudier la question suivante: s'il s'agissait d'un marché commercial, quelle contribution permettriez-vous au titre des frais généraux? Et sa solution était de permettre une somme bien supérieure à la recommandation de M. Gilson.

Troisièmement, M. Benjamin a parlé de la rentabilité et de la contribution au titre des frais généraux. Quand on établit les coûts, on doit en fait décider du coût du capital. Celui-ci comprend une allocation fictive au titre des bénéfices du capital souscrit. Dans toutes les décisions de la CCT, on tient compte du coût du capital, aux fins de la réglementation et des subventions. Alors, c'est exactement ce qu'a fait M. Snavelly. La CCT a pris des décisions, même au cours de la dernière année, ou à peu près, sur ce que le coût du capital doit être pour les céréales. Par exemple, en 1982-1983, le coût du capital était de l'ordre de 20.5 p. 100. Ce n'est que le coût du capital, et c'est là-dedans qu'on inclut les bénéfices du capital souscrit.

Pour ce qui est des frais généraux, la question des 20, 30 ou 15 p. 100, selon le chiffre que l'honorable député voudra choisir, est une question distincte. Cela ne comprend pas les bénéfices du capital souscrit en soi. Ce pourcentage comprend les frais généraux normaux de n'importe quelle opération commerciale. Alors, c'est un élément tout à fait distinct qui comprend, par exemple, le coût du siège social, des bureaux régionaux, de la commercialisation . . .

M. Benjamin: Le salaire du président.

[Texte]

Mr. Mulder: Yes, all those items. They are all included in that.

Mr. Benjamin: The chairman of the board's salary.

• 1105

Mr. Mulder: So I realize that the costing order is a complicated issue, but what I just want to stress is that one can get into danger by comparing the 20% of overhead with the return on equity. Those two are not directly related. The equity issue is built into the cost-of-capital decision.

Mr. Benjamin: Well, what I find is a double standard; some kind of illogic. The government is saying, Mr. Gilson is saying, that if you pay the railroads more per tonne, that will encourage them to provide more and better transportation service. But on the other side of the coin, if we pay the farmers less per tonne, according to all the flack we get, that is supposed to encourage them to produce and sell more grain. Now, why the double standard? Grain prices have been falling. Net farm income has now dropped four years in succession. You say to pay the railroads more to cover them for all their costs, everything—even the water that goes in the president's whisky. But the farmers are to pay more while their costs are going up and their prices are going down. Now, if the government considers the Gilson—Pépin proposal as an equitable formula for the railroads, would it consider it an equitable formula for the grain producers?

Mr. Mulder: Well, I believe that what we are trying to do is to get an equitable formula for both parties. First of all . . .

Mr. Benjamin: I mean for grain producers in terms of

Mr. Mulder: —the railways are not being compensated as much as they would like. They came in with estimates which are much higher . . .

Mr. Benjamin: I do not hear them crying very much.

Mr. Mulder: And certainly Gilson came out about \$100 million lower than what the railways thought their costs were. I suppose that is a subject for debate in itself.

The second is that the railways, in return for adequate compensation, have to deliver on a number of things. They have to maintain the system. They have to undertake investments. They have to improve their performance and, if they do not, there may be certain penalties put in place to make sure they do.

The other thing is that we are trying to get on balance an equitable deal with producers—that is, in a sense that, during this year when there are very difficult times, we are not asking them to pay any more. Next year they are only going to pay 3% of the railway cost increases and the government will pick up all the other part.

[Traduction]

M. Mulder: Oui, toutes ces choses-là. Cela comprend tout cela.

M. Benjamin: Le salaire du président du conseil d'administration.

M. Mulder: Donc, je me rends compte que la question de l'établissement des coûts est assez compliquée, mais je veux simplement souligner qu'il est dangereux de comparer les 20 p. 100 permis pour les frais généraux avec le rendement de l'avoir. Les deux ne sont pas directement reliés. La question de l'avoir concerne la décision sur le coût du capital.

M. Benjamin: Je pense que nous avons ici un double standard; il y a quelque chose d'illogique dans tout cela. Le gouvernement et M. Gilson prétendent que si vous payez une plus grosse somme par tonne aux chemins de fer, cela va les encourager à fournir un meilleur service de transport. Mais par contre, si nous donnons moins par tonne aux agriculteurs, et vous avez eu l'occasion de constater leurs réactions, cela est censé les encourager à produire et à vendre davantage de céréales. Pourquoi y a-t-il ce double standard? Les prix des céréales baissent depuis quelques temps. Le revenu net des agriculteurs baisse depuis maintenant quatre ans. Vous nous demandez de payer plus le chemin de fer pour couvrir tous leurs frais, tout, même l'eau pour le whiskey du président. Mais en même temps, les agriculteurs doivent payer plus alors que leur coût augmente et leur prix diminue. Maintenant, si le gouvernement considère que la proposition de Gilson et de Pépin représente une forme équitable vis-à-vis les chemins de fer, qu'est-ce qu'il considérerait comme équitable vis-à-vis des céréaliculteurs?

M. Mulder: Eh bien, je crois que nous essayons d'obtenir une formule qui soit équitable aux deux parties. D'abord . . .

M. Benjamin: Quand je parle des céréaliculteurs, je veux dire . . .

M. Mulder: Les chemins de fer ne reçoivent pas autant de compensations qu'ils voudraient. Leurs estimations étaient beaucoup plus élevées . . .

M. Benjamin: Je ne les ai pas entendus se plaindre.

M. Mulder: De plus, M. Gilson a calculé une somme inférieure de 100 millions de dollars à l'estimation des coûts établie par les chemins de fer. Je suppose, d'ailleurs, que c'est un bon sujet de discussion en soi.

Deuxièmement, en échange d'une compensation suffisante, les chemins de fer ont un certain nombre de conditions à respecter. Ils doivent entretenir les systèmes. Ils doivent faire des placements. Ils doivent améliorer leur rendement et, s'ils ne le font pas, il y aura des pénalités pour les obliger à le faire.

En outre, nous essayons de trouver une solution qui soit juste envers les producteurs, en ce sens que cette année, lorsque leur situation est très difficile, nous ne leur demandons pas de payer davantage. L'année prochaine, ils ne payeront que 3 p. 100 de l'augmentation des frais des chemins de fer et le gouvernement se chargera de payer le reste.

[Text]

Finally, we do have on these current consideration being given of including, say in 1985-1986, some kind of way of linking the farmer's contribution—that is, their freight rate—in with the price of grain, to see that if at some stage when prices do not improve and costs keep going up, there would be some upper limit at which the farmers will not have to pay any more. So, we are trying to come up with an equitable deal for both. The railways would be compensated, but they have to deliver, and the farmers certainly will not be asked to pick up the full cost. Indeed, during the first few years, we will pick up most of the cost. The government will.

Mr. Benjamin: Have you examined the rates charged by the railroads on their other commodities—especially the main commodities in western Canada, for example: coal, potash, sulphur, the major commodities, lumber and lumber products? Do those rates include all the costs which are in the Gilson—Pepin proposals?

Mr. Mulder: The rates they charge to other shippers. All the other rates are set in the commercial marketplace; first of all. So the level of the rates depends on what the traffic will bear and that sometimes goes up and sometimes goes down. Either Transport Canada has, or the CTC has, looked at a number of rates—for example, for coal traffic, for potash traffic and so on—and certainly, all those rates cover all the long-run variable costs. In virtually every case they also make a contribution to overhead. As to what that contribution to overhead is, be it 10% or 30%, really depends on the particular commodity or the particular time that you are looking at it. Certainly the basic analysis shows that the railway, on average, get a larger contribution to overhead for all traffic than they do under the Gilson—Pepin formula. In most cases they get a contribution overhead that is larger than 20%. But as to how much larger or whether in some cases it is less, really depends on the commodity, what development stage it is at, what the competition is, et cetera.

Mr. Benjamin: Well, again, it seems to me there is some inconsistency here. We are guaranteeing the railroads all these costs for the movement of grain.

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Benjamin: That is what is being proposed. To be paid some by the government and some by the farmers. Why, then, not require the railroads to get the same costs in their rates on these other commodities? I understand that, particularly in the last three years, with the rates they charged for things like coal and potash and whatnot, they have not been recovering all these costs. In effect, the Government of Canada and the grain producers will be subsidizing the freight rates for the other commodities. We are fixing up tracks to haul coal and potash, not wheat.

[Translation]

Finalement, nous sommes actuellement en train d'examiner la possibilité d'inclure, disons en 1985-1986, une formule qui permettrait de relier la contribution de l'agriculteur—c'est-à-dire, le taux de transport qu'ils doivent payer—au prix des céréales, pour parer à l'éventualité que les prix ne s'améliorent pas alors que les coûts continuent de monter; dans ce cas-là, nous pourrions peut-être imposer une limite au-delà de laquelle les agriculteurs n'auraient plus rien à payer. Donc, nous essayons de trouver une solution qui soit juste envers les deux parties. Les chemins de fer recevraient une compensation, mais ils seraient en même temps obligés de respecter certaines conditions; les agriculteurs, pour leur part, n'auront pas à payer le coût intégral pendant un certain temps. Au cours des premières années, le gouvernement se chargera de la plus grosse partie des frais.

M. Benjamin: Avez-vous examiné les tarifs des chemins de fer relatifs à d'autres denrées surtout les principales denrées dans l'Ouest du Canada par exemple, le charbon, la potasse, le soufre, les principales denrées, le bois et les produits du bois? Ces tarifs comprennent-ils tous les coûts qui figurent dans les propositions de Gilson et de Pepin?

M. Mulder: Vous parlez des tarifs qu'on impose à d'autres expéditeurs. D'abord, tous les tarifs sont établis en fonction du marché commercial. Donc le niveau des tarifs dépend des possibilités de transport, et parfois cela peut varier. C'est soit Transports Canada, soit la CCT, qui a examiné un certains nombres de tarifs, par exemple, pour le transport du charbon, de la potasse, etc., il n'y a pas de doute que ces tarifs couvrent tous les coûts variables à long terme. Dans presque tous les cas, il y a également une contribution au titre des frais généraux. Quant au niveau de cette contribution, c'est-à-dire 20 p. 100 ou 30 p. 100, cela dépend de la denrée dont il s'agit et de la période. Certes, l'analyse fondamentale montre que les chemins de fer, en moyenne, reçoivent une allocation plus importante au titre des frais généraux pour l'ensemble du trafic qu'ils n'en reçoivent selon la formule Gilson-Pepin. Dans la plupart des cas, ils ont une allocation de plus de 20 p. 100 au titre des frais généraux. Mais pour ce qui est du niveau de cette allocation, cela dépend vraiment de la denrée, du degré de finition, de la concurrence, etc.

M. Benjamin: Eh bien, encore une fois, il me semble qu'il y a un manque de cohérence. Nous sommes en train de garantir aux chemins de fer toutes sortes de frais pour le transport des céréales.

M. Mulder: Oui.

M. Benjamin: C'est ce que vous vous proposez de faire. Vous proposez que le gouvernement en paie une partie et que les agriculteurs en paient l'autre. Pourquoi alors ne pas obliger les chemins de fer à récupérer les mêmes coûts dans les tarifs établis pour le transport d'autres marchandises? On me dit que les taux en vigueur pour le charbon, la potasse et autres produits, surtout depuis 3 ans, ne permettent pas de recouvrer tous les coûts. En effet, le gouvernement du Canada et le producteur vont subventionner les tarifs pour le transport d'autres marchandises. C'est pour le transport du charbon et de la potasse, pas le blé, que nous remettons en état les voies.

[Texte]

• 1110

Mr. Mulder: Sir, I tried to indicate before, and perhaps I was not very clear, that in total, throughout the CN and CP systems, they certainly cover a contribution to overhead and, on average, it is greater than what is being indicated on grain.

The other thing is that when they carry the other traffic, they will not have to meet as many performance guarantees as they do in the case of grain transportation. There is nobody monitoring whether or not they are investing in the right kind of equipment for coal, or for potash, or whether or not all the investments are taking place, and so on. They certainly will be doing it for grain.

All I can say, in summary, is that on balance we think on the grain transportation system we are just compensating for adequate cost and no more. Certainly compared with rates on other products, which tend to go up and down a lot more, we are not giving the railways more than we would, say, for the cost they would normally recover from hauling coal or potash or forest products in the Atlantic provinces, etc.

In the final analysis, I might say that CN's and CP's return on equity has not been all that great. It has been rather on the low end. So the case for saying that people are paying too much, including for grain transportation—we think it is still out.

Mr. Benjamin: For the last few years nobody's return on equity has been very good.

Mr. Mulder: But even before that, in the late 1970s.

Mr. Benjamin: It is the whole transportation industry; everybody is hurting.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Benjamin: Anyway, I wish you would be consistent and apply maybe Gilson-Pepin to grain prices. That would mean that No. 1 wheat would be \$12.95 a bushel and then I am sure the farmer would be quite willing to pay more of the freight.

Mr. Mulder: Of course, and I am not an agricultural expert, there are stabilization schemes in place and other kinds of programs that step in from time to time to guarantee the producers at least some minimum return. I realize that it may not be adequate—certainly currently it is not.

Mr. Benjamin: They had to do with a 3.4% return on their investment—grain producers did—last year, and that was not low enough to trigger the grain stabilization fund payments, so there were not any. In fact, I think there has only been one year—or two year—in which anything has been paid out of the grain stabilization fund. The grain producers are supposed to be happy with a 3.4% return on their investment, but we are

[Traduction]

M. Mulder: Monsieur, j'ai essayé de vous expliquer, peut-être sans avoir été très clair, que dans l'ensemble du réseau CN et CP, ces tarifs apportent certainement une contribution aux frais généraux et qu'en moyenne leur part est plus importante que celle des céréales.

Il faut se rappeler aussi que quand les trains transporteront d'autres marchandises, ils ne devront pas garantir les mêmes délais de livraison ni remplir les autres conditions établies pour les céréales. On ne surveille pas les chemins de fer pour s'assurer qu'ils achètent le matériel roulant qui convient au transport du charbon ou de la potasse, on ne contrôle pas leurs investissements, etc. Mais dans le cas des céréales, tout cela est prévu.

En somme, tout ce que je peux dire, c'est que nous estimons que le régime de transport des céréales permettra seulement de récupérer les coûts raisonnables et rien de plus. Quand on compare les taux à ceux prévus pour d'autres marchandises, des taux qui accusent généralement des fluctuations bien plus régulières, nous ne donnons rien de plus aux chemins de fer que ce qu'ils obtiendraient normalement du transport du charbon ou de la potasse ou de produits forestiers dans les provinces atlantiques, etc.

En fin de compte, je dirais peut-être que le CN et le CP n'ont pas eu un rendement extraordinaire sur leur capital investi. Le rendement se situerait plutôt vers le bas de l'échelle. Alors nous ne voyons pas comment on peut prétendre que les gens paient des services trop élevés, y compris pour le transport des céréales.

M. Benjamin: Depuis quelques années, personne n'a eu un bon rendement sur le capital investi.

M. Mulder: Mais même avant, vers la fin des années 70.

M. Benjamin: C'est toute l'industrie des transports; ça va mal pour tout le monde.

M. Mulder: Oui.

M. Benjamin: Quoi qu'il en soit, j'aimerais que vous fassiez preuve de cohérence en appliquant les recommandations Gilson-Pepin au prix des céréales. Cela voudra dire que le blé no. 1 se vendrait \$12,95 le boisseau et je suis sûr dans ce cas que le cultivateur sera prêt à payer des tarifs de transport plus élevés.

M. Mulder: Bien sûr, sans être spécialiste agricole, je sais qu'il existe des programmes de stabilisation et autres qui interviennent de temps en temps pour garantir un rendement minimum pour les producteurs. Je me rends compte qu'il n'est peut-être pas suffisant—ce n'est certainement pas le cas à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Les producteurs des céréales ont dû se contenter d'un rendement de 3,4 p. 100 sur leurs investissements l'année dernière, mais ce niveau n'était pas assez bas pour permettre des versements de la caisse de stabilisation des prix des céréales. Je crois qu'il n'y a eu qu'une année, ou peut-être deux, dans lesquelles ce fonds a fait des paiements. Les producteurs de céréales sont censés se satisfaire d'un rendement de 3,4 p. 100 sur leurs investissements, mais nous allons

[Text]

going to guarantee the railroads a 21% return investment, 20% add-on to overhead.

Mr. Mulder: Sorry, sir, I tried to indicate before that we are not guaranteeing the railways a 21% return on equity. For example, this year there is a 20.5% cost of capital, which has included in it a return on equity, which is in the range, I think, of 8% or 9%. In addition to that, there is the cost of borrowing, etc. . . . all those various other items are included.

Mr. Benjamin: I find that strange. The money that the government provides to the railroads will cost the government—what?—the Bank of Canada rate, or the prime rate?

Mr. Mulder: Whatever the cost of borrowing is through the Bank of Canada or on the bond market.

Mr. Benjamin: It will be 9% to 11%. So there is another 9% there somewhere that goes into the cost of capital.

Mr. Mulder: Yes, and that is the return on equity, plus some other items. I wish we could give a more detailed run-down. At one stage, one of your assistants participated in a discussion, and we tried to go through that; I realize it is a complicated issue.

The Vice-Chairman: It is the end of your time, Mr. Benjamin. Do you want to go on the third round?

Mr. Benjamin: No, I have to go to another meeting.

The Vice-Chairman: I have, then, Mr. McKnight. We are starting the third round and Mr. McKnight is the only one who has given his name. Go ahead, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I was interested in Mr. Mulder's comments regarding the review in 1985—1986. Just to go back a bit, looking in Supplementary Estimates C, we see that the government has already provided one-half of the \$313 million to the railroads.

Mr. Mulder: Yes, sir.

Mr. McKnight: Looking at the timetable that has been suggested and mentioned, and the supposed emergency implementation of Mr. Pepin's plan—I say "supposed"—what difference would it make, to the proposal, Mr. Mulder, if we did not have any additional costs or contributions other than the \$650 million or \$651-plus million paid to the railroads next year, the year after the railroads went ahead with their supposed investment and expansion of the system, and the better service that is suggested will come from these changes, and the review were done in 1985, 1986, based on the knowledge of performance over those next two or three years. What difference would it make to the proposal?

• 1115

Mr. Mulder: In a nutshell what you are asking me to comment on is, why not pay all the government payments to

[Translation]

garantir aux chemins de fer un rendement de 21 p. 100, 20 p. 100 en plus de leurs frais généraux.

M. Mulder: Je m'excuse, monsieur, mais j'ai essayé de vous expliquer que nous ne garantissons pas aux sociétés ferroviaires un rendement de 21 p. 100 sur leurs investissements. Par exemple, cette année il y a un coût du capital de 20,5 p. 100, qui comprend un rendement sur les investissements de l'ordre de 8 ou 9 p. 100, je crois. De plus, il y a le coût des emprunts, etc.—tous ces différents facteurs sont compris.

M. Benjamin: Cela me paraît étrange. Les crédits que le gouvernement fournit aux chemins de fer coûteront combien au gouvernement—ont-ils le taux de la banque du Canada ou le taux préférentiel?

M. Mulder: Quel que soit le coût des emprunts faits par l'entremise de la banque du Canada ou sur le marché des obligations.

M. Benjamin: Il sera entre 9 et 11 p. 100. Cela veut dire encore 9 p. 100 qui s'ajoutent au coût du capital.

M. Mulder: Oui, et c'est le rendement sur l'investissement et quelques autres éléments. J'aurais souhaité vous donner une ventilation plus détaillée. A un certain moment, un de vos adjoints a participé à une discussion et nous avons essayé de tout expliquer; je comprends que c'est une question compliquée.

Le vice-président: Votre tour a pris fin, Monsieur Benjamin. Voulez-vous que l'on vous inscrive pour un troisième tour?

M. Benjamin: Non, je dois assister à une autre réunion.

Le vice-président: J'ai le nom de M. McKnight. Nous commençons le troisième tour et M. McKnight est le seul inscrit. Vous avez la parole, monsieur.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

J'ai été intéressé par les commentaires de M. Mulder concernant la révision prévue pour 1985-86. Dans le Budget supplémentaire C, nous constatons que le gouvernement a déjà alloué la moitié de cette somme de 313 millions de dollars aux chemins de fer.

M. Mulder: Oui, monsieur.

M. McKnight: Compte tenu du calendrier proposé, et la prétendue urgence de l'application du plan de M. Pepin—et je dis bien prétendue—quelle différence cela ferait-il, monsieur Mulder, si nous n'avions pas de coûts ou de contributions supplémentaires autres que la somme des 650 millions ou des 651 millions et plus qui serait versée aux chemins de fer l'année prochaine, c'est-à-dire l'année suivant les prétendus investissements faits par les chemins de fer et l'expansion du réseau, tout ce qui est censé nous donner de meilleurs services? Quelle différence cela ferait-il à la proposition si la révision était faite en 1985, 1986 en tenant compte de tout ce que nous aurons appris pendant les deux ou trois années prochaines au sujet du travail accompli par les sociétés ferroviaires?

M. Mulder: En somme, vous me demandez mon opinion sur l'opportunité de verser tous les paiements du gouvernement

[Texte]

the railways versus giving either all or part of it to the producers. Is that . . .

Mr. McKnight: No, No, No. I did not phrase it that way. If the government paid out its \$651 million regardless of how that is done, if that is paid out . . .

Mr. Mulder: Right.

Mr. McKnight: —over the next three years, a review process is to take place in the year 1985-86, what difference would it make to the proposal of Mr. Pepin if that was all that was done and the review was based on performance of the railroads in that three-year period and the present rate was maintained to the producer and the debate that we are in now was based on fact in 1985-86 rather than supposed fiction? Just as a comment, Mr. Benjamin mentioned \$12 wheat. The Department of Agriculture study that was done as to the effects of the Pepin proposal did use \$12 wheat in 1983-84, which I find strange. But could you comment on what the difference would be if the plan were put in and the government's allocation of funds, only the \$651 plus million, were paid over the next three years, because the government has gone ahead now with part of the plan without any legislative authority in paying out part of the \$313 million.

Mr. Mulder: Well a number of things would happen. If you just paid the \$651 million, and no more, to the railways and if you just made all the payments to the railways and not to anybody else, then basically three things would happen. One is that you would shortchange the railways because the costs have been increasing. That \$651 million were the net losses to the railways after the farmer share, based on 1981-82; while with increased railway costs and inflation, and with increased volumes, those estimates would go up, those actual losses. So the extent to which those costs exceeded \$651 million, the railways would have to absorb those losses.

Mr. McKnight: What would that number be?

Mr. Mulder: I do not have the figures on the top of my head, but one could assume that over the next few years they would go up both through volume and inflation probably . . . I think the volume increases are likely to be in a range of 1% to 2% and inflation in railway cost increase is estimated to be in the range of 7% to 8% over four years. So that is cumulative about 8% to 9%; that times \$651 million is about \$50 to \$60 million a year. All right, so the railways would be shortchanged by that amount and presumably that would affect their net retained earnings and therefore how much money they could allocate towards investment. So that is number one.

Number two is that if you continue the low Crow rate, at roughly 15 cents a bushel, or around \$5 per ton, you would continue the process of discouraging the production of other crops or livestock production. As you know, better probably than I do, that tends to keep feedgrain prices artificially high and affects the viability of pork and hog producers, and beef, the cattle producers, etc. It also tends to discourage people over a time to grow crops that do not qualify under the Crow

[Traduction]

aux chemins de fer par opposition à l'octroi d'une partie ou de tous ces crédits aux producteurs. Est-ce . . .

M. McKnight: Non, non. Je ne l'ai pas formulée de cette façon. Si le gouvernement versait cette somme de \$651 millions, quelle que soit sa façon de procéder, si cet argent est versé . . .

M. Mulder: Oui.

M. McKnight: . . . au cours des trois prochaines années, un processus de révision doit avoir lieu en 1985-1986. Quelle différence cela représenterait-il pour la proposition de M. Pépin si tout cela était fait et si la révision était basée sur le travail accompli par les chemins de fer pendant cette période de trois ans et que le tarif actuel était maintenu pour les producteurs et que la révision prévue pour 1985-1986 était fondée sur des faits plutôt qu'une fiction? À ce propos, M. Benjamin a parlé de blé à \$12. L'étude faite par le ministère de l'Agriculture sur les effets de la proposition Pépin avait établi \$12 comme prix du blé en 1983-1984, ce qui me paraît étrange. Mais pourriez-vous m'expliquer quelle serait la différence si le plan était mis en vigueur et que le gouvernement commençait à répartir les crédits, c'est-à-dire les \$651 millions, au cours des trois prochaines années, car le gouvernement a déjà appliqué une partie du plan sans autorisation législative en versant une partie des \$313 millions?

M. Mulder: Eh bien, il se passerait plusieurs choses. Si on ne faisait que verser les \$651 millions, et rien de plus, aux chemins de fer et aux chemins de fer seulement, il se passerait trois choses. D'abord, les chemins de fer ne recevraient pas leur dû parce que les coûts augmentent. La somme de \$651 millions représente les pertes nettes pour les chemins de fer, compte tenu de la situation en 1981-1982; mais étant donné la hausse des coûts et l'inflation, et l'augmentation des volumes, l'estimation de ces pertes devrait être rajustée à la hausse. Dans la mesure où les coûts auront dépassé \$651 millions, les chemins de fer seraient obligées de les épouger.

M. McKnight: Quel serait le chiffre?

M. Mulder: Je n'ai pas les chiffres en tête mais on pourrait supposer qu'au cours des prochaines années il y aura une augmentation à cause du volume accru et de l'inflation probablement . . . Je crois que les hausses attribuables au volume seraient de l'ordre de 1 ou 2 p. 100 et celles causées par l'inflation d'environ 7 ou 8 p. 100 pendant quatre ans. Ensemble, cela fait environ 8 ou 9 p. 100; si on multiplie cela par \$651 millions, cela nous donne entre \$50 millions et \$60 millions par année. Alors les chemins de fer seraient obligés d'épouger cette perte et cela aurait sans doute un effet sur les bénéfices non répartis et les nouveaux investissements qu'ils seraient en mesure de faire. Voilà le premier résultat.

Deuxièmement, si on maintient le tarif très bas du Nid de Corbeau, à environ 15 cents le boisseau, ou \$5 la tonne, cela découragerait la production d'autres cultures et l'élevage de bétail. Comme vous le savez, sans doute mieux que moi, cette situation a comme conséquence de maintenir les prix des céréales fourragères à un niveau artificiellement élevé et cela a des conséquences sur la viabilité de l'élevage porcin et bovin, etc. Les gens n'ont aucune incitation à cultiver des céréales qui

[Text]

rate. So we have that impact. I am presuming that part of your scheme is to keep the Crow rate at the same level. Am I right? If you keep it at 15 cents a bushel, farmers would continue to have relatively low costs and will have no incentive to be more efficient. So they might get a system that still has, in a number of cases, a lot of high cost elements in there which could be reduced if farmers and others were more cost conscious. So those are, in a nutshell, the three effects: the railways would lose more, would start to lose again and therefore it would affect their over-all financial performance investments; you would discourage livestock and other crop production and processing, and you would have an effect on the increased efficiency in the system.

Mr. McKnight: I am glad on that last point that you said increased efficiency of the system rather than efficiency of the farmers, because I do not see . . .

• 1120

Mr. Mulder: No, it is the system.

Mr. McKnight: Yes, it is not the producers of the goods who are having trouble with their efficiency.

Mr. Mulder: No, not when it comes to producing grain itself; no.

Mr. McKnight: Does the increase in efficiency . . . it is something that does cause a lot of concern and, indeed, fear and suspicion on behalf of producers . . . include the variable rate structure, or efficiencies built in that would eliminate some of the points? The gathering system? The only efficiencies I see which can be made are efficiencies which would determine a change in the gathering system of grain on the prairies. Is that part of where you or the government see efficiencies which can be put into the system?

Mr. Mulder: Well, some of those have been happening, as you know, while the Crow rate has been in effect. It has been happening because of a whole variety of reasons. In a sense the pools, the other grain elevator companies and so on have been doing it themselves so we expect this trend to continue to some extent in any event.

But the other kinds of things we are looking at, for example, are week-end loadings or off-peak loadings during the season, or multiple car loadings—all these kinds of issues. As a basic economic argument, I guess—I leave it to you whether you accept its economic logic—as people start to pay more, they also become more demanding in terms of the service they get in return for what they pay, and they try to find a lower cost solution for shipping these products.

Mr. McKnight: On the other point of the feed grains, would it be reasonable to assume that if it is going to cost more to ship a product—and I am referring to feed grains in the cattle industry—if it is going to cost more to ship that product, could there be a drop in production of that product?

Mr. Mulder: That is a possible scenario, yes. People in the Department of Agriculture have looked at it and, on balance,

[Translation]

ne sont pas admissibles au tarif prévu par le Nid-de-Corbeau. Votre proposition parlait de garder les tarifs du Nid-de-Corbeau au même niveau, n'est-ce pas? Si on maintient ce tarif à 15 cents le boisseau, les cultivateurs continueront à avoir des coûts relativement peu élevés et n'auront aucune incitation à devenir plus efficaces. Ils pourraient donc continuer des pratiques qui, dans certains cas, leur coûtent assez cher sans essayer d'obtenir les réductions qu'ils chercheraient sous un autre régime. Bref, voilà les trois conséquences; les chemins de fer perdraient davantage, recommenceraient à avoir des pertes, et leurs possibilités d'investir en pâtiraient; l'élevage de bétail et la production de nouvelles cultures seraient découragés et il n'y aurait plus d'incitation à obtenir une plus grande efficacité dans le système.

M. McKnight: Je suis heureux que vous ayez parlé de l'efficacité du système plutôt que de l'efficacité des cultivateurs car je ne vois pas . . .

M. Mulder: Non, c'est à cause du système.

M. McKnight: Oui, ce ne sont pas les producteurs qui ne sont pas efficaces.

M. Mulder: Non, pas en ce qui concerne la production des céréales elles-mêmes.

M. McKnight: Cette amélioration de l'efficacité—et elle provoque beaucoup d'appréhension, voire de méfiance chez les producteurs—comprend-elle le barème variable et l'élimination de certains points de livraison? Tout ce que je peux imaginer comme rationalisation impliquerait une modification du réseau de ramassage ou de chargement des céréales dans les Prairies. Est-ce à cela qu'on pense quand on parle d'améliorer l'efficacité du système?

M. Mulder: Eh bien, vous savez qu'il y a déjà eu certains changements pendant la période où les tarifs du Nid-de-Corbeau ont été en vigueur. Il y a eu toutes sortes de raisons. En fait, les *pools*, les compagnies qui s'occupent des silos font des changements elles-mêmes, donc nous nous attendons à ce que cette tendance continue, quelle que soit la tournure des événements.

Mais nous envisageons d'autres possibilités comme le chargement en fin de semaine ou en dehors des périodes de pointe ou le chargement de plusieurs wagons à la fois. Un principe fondamental pour nous, et je ne sais pas si vous acceptez sa logique économique, c'est qu'au fur et à mesure que les gens doivent payer plus cher le service, ils deviennent plus exigeants et essaient de trouver une façon moins coûteuse de transporter leurs produits.

M. McKnight: En ce qui concerne les céréales fourragères, serait-il raisonnable de supposer que si le transport d'un produit va coûter plus cher, je parle du transport des céréales fourragères, il pourrait y avoir une baisse de production de ce produit?

M. Mulder: C'est une possibilité, oui. Les fonctionnaires du ministère de l'Agriculture l'ont examinée et je crois qu'il ont

[Texte]

as I understand it, their conclusion is that there will not likely be any diminution in the amount of feed grains that will be grown or sold in the local market.

Mr. McKnight: But if you assume an increase in cost or an increase in the return to a producer, this would cause that producer not to grow that product. Let us talk about feed grains; if this happens there will be an increase in the price to the cattle and hog industry and therefore you are saying you are trying to eliminate the artificially high cost of feed grains. It would not be artificial; it would be higher. So how does that affect the industry? How does that assist the feed grain industry?

Mr. Mulder: This assumes that, contrary to what the Department of Agriculture has been telling us, if you indeed lowered the feed grain prices on the prairies, people would not produce as much. As I said, this is an argument which is not accepted by the Department of Agriculture. On balance, a lot of feed grains are also available as kind of a surplus because, for example, on a quota system they may be able to ship only so much and, as a result, the rest has to be sold either off board or on the local market. The assumption is that this trend will continue, so there would be an adequate source of supplies of feed grains. No matter what you ship, the freight rate goes up so therefore it is more advantageous, perhaps to look for a local market. The assumption is that the availability of feed grains will be there and will be more or less the same as it is now. It will reduce the cost to those people who are buying on the local market. Therefore, they reduce their input costs to raise hogs or to raise cattle, etc.

Mr. McKnight: I would argue that I think the statistics this year with the drop in the price of barley, will see a drop in the number of acres of barley that seeded in western Canada. I think Agriculture Canada is saying that now, and the Canadian Wheat Board is saying that now. If you diminish the return to the producer you are not going to cause that much...

Mr. Mulder: As you well know, there are cyclical variations. No year in the farming industry is the same because each year has different cost factors, different marketing factors, etc. In a long-term trend, if you adjust for some of the cyclical variations and so on, the supply has been reasonably adequate. I know that sometimes there is a shortage, sometimes there is a large surplus of feed grains in the west, but in the long run there has been adequate supply. What the scheme of making payments to producers, or to whomever, really encourages is to reduce the feed grain prices which therefore encourages their dislocation in the west.

Mr. McKnight: Can we go to the safety net factor you talked about? I apologize, Mr. Chairman, I will relieve my colleagues of the necessity of staying shortly. You talked about what is referred to in the industry as a safety net.

Mr. Mulder: Yes.

Mr. McKnight: This, I understand, is being discussed, or was this something you felt could be discussed in 1985-86?

[Traduction]

conclu qu'il n'y aura pas de diminution probable de la quantité de céréales fourragères cultivées ou vendues sur le marché local.

M. McKnight: Mais si l'on suppose une augmentation du coût pour le producteur, cela l'incitera à ne pas cultiver le produit. Parlons des céréales fourragères; si cela se passe, il y aura une hausse du prix pour les éleveurs de bétail et de porc; pourtant vous parlez d'éliminer le coût artificiellement élevé des céréales fourragères. Ce ne serait plus quelque chose d'artificiel, les prix seraient effectivement plus élevés. Comment cela affectera-t-il l'industrie? Comment cela vient-il en aide aux producteurs des céréales fourragères?

M. Mulder: Vous partez du principe, contraire à celui qui est affirmé par le ministère de l'Agriculture, que si l'on baissait effectivement le prix des céréales fourragères dans les Prairies, les producteurs n'en cultiveraient pas autant. Comme je l'ai dit, c'est un argument qui n'est pas accepté par le ministère de l'Agriculture. En fait, une grande quantité de céréales fourragères est aussi disponible comme une sorte de surplus car le système de quotas permettra, par exemple, d'exporter seulement une certaine partie de la production, le reste devant être vendu hors-commission ou sur le marché local. On suppose donc que cette tendance continuera et qu'il y aura un approvisionnement suffisant de céréales fourragères. Quelle que soit la denrée expédiée, le tarif de transport sera augmenté, donc il sera plus avantageux de chercher un débouché local. On suppose que les céréales fourragères seront en quantité suffisante et que la situation restera plus ou moins inchangée. Il y aura une réduction des coûts pour les personnes qui achètent sur le marché local. Cela veut dire une diminution de leurs frais d'élevage de porc ou de bétail, etc.

M. McKnight: Compte tenu de la baisse du prix de l'orge, je crois que les statistiques de cette année indiqueront une diminution du nombre d'acres consacré à la culture de l'orge dans l'Ouest du Canada. Je crois que c'est ce que disent maintenant Agriculture Canada et la Commission canadienne du blé. Si le rendement du producteur tombe, vous n'allez pas encourager...

M. Mulder: Comme vous le savez fort bien, il y a des variations cycliques. Chaque campagne agricole est différente, les facteurs de coût et de commercialisation changent. Pour ce qui est de la tendance à long terme, compte tenu des variations cycliques etc., l'approvisionnement a été raisonnablement adéquat. Je sais qu'il y a parfois une pénurie, parfois une production excédentaire de céréales fourragères dans l'Ouest, mais à long terme l'approvisionnement a été adéquat. Si l'on effectuait des versements aux producteurs, ou à d'autres, cela encouragerait la réduction des prix des céréales fourragères et une dislocation du marché dans l'Ouest.

M. McKnight: Pourriez-vous maintenant parler du filet de sécurité que vous avez mentionné? Je vais bientôt m'arrêter, monsieur le président. Vous avez parlé de ce que l'on appelle un «filet de sécurité» dans l'industrie.

M. Mulder: Oui.

M. McKnight: Apparemment, vous pensez que cette question pourrait faire l'objet de discussions en 1985-1986?

[Text]

• 1125

Mr. Mulder: It was discussed during the Gilson consultations. Twice he tried to get people interested in some kind of freight rate equalization or stabilization fund and the idea of linking the freight rate to the price of grain. He did not get very far.

Certainly, during the last six months, that idea has been revisited several times by many people, here in Ottawa and certainly out west. The Saskatchewan government, and even the Alberta government, is very interested; and so are the pools.

That is also one of many topics that are still being debated by ministers, as to whether or not, in principle, that is a good idea. If so, when should it be done? All I can indicate is that Dr. Gilson recommended it; we recommended it in the February 1 policy statement. That would be something to be looked at in 1985-86. At that stage you would see whether or not you would put it into the law, or some other scheme, a safety net.

Now, whether or not that should be accelerated and should be put in place now is something for the ministers to decide. They are still debating that.

Mr. McKnight: The safety net. Historically, over the last 15 years, what has been the average cost of shipping grain compared to the return to the producer? Let us use No. 1 wheat.

Mr. Mulder: I think it has been in the range of about 10%, or close to that. Again, there are different figures on that; it depends whether you use certain wheats, or whether you include barley and oats and other products; whether you take the prairie... based farm at the farm gate or whether you include the Thunder Bay price, et cetera. It also depends what timeframe you take. Some analyses we have done tend to support a notion that since the post-war period there has been a range of about 10%.

Mr. McKnight: And if that could be used as a cap, so that the cost of the movement of grain would never exceed that, is there any problem in the Pepin proposal, or the proposal as now understood or, say, studied? Would that have any problem in the future if that was implemented now, rather than in 1985-86?

Mr. Mulder: I really cannot comment on that. As I said, it is being discussed by ministers.

Mr. McKnight: No, but the economics of it.

Mr. Mulder: The economics of it you could put into place at any time. The question is at what level do you set it, and when does it trigger off? Certainly, right now it is about 2.5% or 3% of the price of grain, so you would be a long way off from reaching 8%, 10% or 12%, whatever figure you set. Technically, it does not matter when you put it in. The question is at what level do you set it, and when could it conceivably be triggered off?

Mr. McKnight: If it were implemented; if it were stated that there are no added costs to the producer in the next two years

[Translation]

M. Mulder: On en a discuté lors des consultations Gilson. Il a essayé à deux reprises d'intéresser les gens à un fonds de stabilisation des tarifs des transports et à l'idée de relier ces tarifs au prix des céréales. Il n'est pas allé bien loin.

Certes, au cours des six mois passés, cette idée a été réexaminée plusieurs fois par des personnes à Ottawa et dans l'Ouest. Le gouvernement de la Saskatchewan, même celui de l'Alberta, s'y intéresse, il en est de même des *pools*.

C'est un des nombreux sujets dont discutent les ministres, c'est-à-dire le bien-fondé de cette idée. Et si c'est une bonne idée, quand faudrait-il l'appliquer? Tout ce que je peux dire, c'est que M. Gilson l'a recommandée, nous l'avons recommandée dans notre énoncé de politique du premier février. C'est une question qui sera examinée en 1985-1986. À ce moment-là, on pourra décider s'il y a lieu de prévoir un filet de sécurité dans la loi.

C'est au ministre de décider s'il faut accélérer le calendrier et mettre une mesure en place maintenant. Ils en discutent encore.

M. McKnight: Le filet de sécurité. Depuis 15 ans, quelle a été en moyenne le coût de transport de céréales par rapport au rendement du producteur? Parlons du blé de la catégorie numéro 1.

M. Mulder: Je crois que le rapport est de l'ordre de 10 p. 100. Encore une fois, il y a des chiffres différents; cela dépend de la catégorie de blé et de l'inclusion de l'orge et de l'avoine et d'autres denrées; cela varie aussi selon que c'est le prix à partir de la ferme ou à partir de Thunder Bay. Cela change également en fonction de la période considérée. D'après certaines analyses que nous avons faites, cela se situe à environ 10 p. 100 depuis la fin de la guerre.

M. McKnight: Et si on voulait imposer cela comme plafond que le tarif de transport de céréales ne pourrait pas dépasser, y aurait-il des difficultés en ce qui concerne la proposition Pépin ou la proposition telle qu'elle est maintenant étudiée? Y aurait-il des problèmes à mettre cela en pratique maintenant plutôt qu'en 1985-1986?

M. Mulder: Je ne peux vraiment pas parler de cela. Comme je vous le dis, les ministres en discutent.

M. McKnight: Non, mais je parle de l'aspect économique de la question.

M. Mulder: D'un point de vue économique, on pourrait instaurer cela à n'importe quel moment. Il s'agit de savoir à quel niveau l'établir et quand le déclencher. À présent, il est environ 2.5 p. 100 ou 3 p. 100 du prix des céréales, alors on est encore loin des 8 p. 100, 10 p. 100, 12 p. 100 dont vous avez parlé. D'un point de vue technique, le moment choisi pour son application importe peu. Mais il faut décider quel sera le niveau et quand le mécanisme sera déclenché.

M. McKnight: Si on déclarait que les producteurs ne paieront pas de coûts supplémentaires pour le transport des

[Texte]

for the movement of grain—when that cost is transferred to the producer, two years down the road, what would be the problem if that cap was implemented at that time?

Mr. Mulder: In two years' time, there would not be a problem because it is not likely to occur, unless grain prices really continue to drop drastically. You would almost have to have the grain prices drop by another 50% or so, before you would ever reach the freight rate that we are thinking about, to reach the level that it would be say at 8% or 10%. So in a sense the date is a bit academic, because it is not likely to occur until the latter part of the 1980s, and then on the assumption that grain prices will not increase, that not only will they stay stable, they might even go down.

Mr. McKnight: Not to be unkind, but it may seem academic to some people in the department, Mr. Mulder, but to the grain producer out there it is a form of protection and it is also a form of certainty.

Mr. Mulder: Yes, down the road.

What I am saying is that the economics are such that, since currently you are dealing with a freight rate that is about 2.5% or 3% of the price of grain, depending on what price you take, etcetera, that is not likely to be triggered off until a number of years down the road. Then the question is what happens in the meantime? Do you go ahead with the 3% increase? A 6% increase? Do you get them to pick up all the volume costs, et cetera?

Mr. McKnight: Once again I would like to say that if it were placed in legislation... whether it is 8% or 9% of whatever it is, would be a security blanket to grain producers, with some knowledge that their cost is going to be a fixed cost as related to the return that they get for their grain.

Mr. Mulder: It is exactly for those reasons the ministers are debating whether or not to introduce it now or to do it later, et cetera.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight, that is your time. Are there any more questions?

I have one more questioner. Mr. Paul McRae, please.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

When the Minister announced his decision to go ahead with the changes in the Crow rate, I got the impression that there was support in principle from people like the Saskatchewan Wheat Pool, and in general from large groups out west, and it seemed this was going to be acceptable with some minor variations—some people objecting.

• 1130

I get the impression today that that has changed a great deal. That there is almost a universal opposition to the whole plan in Saskatchewan for instance. I listened to Mr. Turner and a group of some 110 people from Saskatchewan last week and they gave me no impression that at any time were they happy about the situation. They were totally opposed to it. I also get the impression that out of the Province of Quebec and eastern Canada there is some very strong opposition coming in from producer groups in these areas—opposition in general

[Traduction]

céréales au cours des prochaines années, au moment où les coûts seront transférés aux producteurs, d'ici deux ans, quelle serait la difficulté d'instaurer le plafond à ce moment-là?

M. Mulder: Dans deux ans, il n'y aurait pas de problème car un problème ne risque pas de se produire, à moins que les prix des céréales continuent à baisser de façon draconienne. Il faudrait que ces prix chutent d'environ 50 p.100 avant que le tarif de transport atteigne le niveau dont vous parlez, c'est-à-dire 8 ou 10 p. 100. C'est donc une question plutôt théorique car la chose ne va vraisemblablement pas se produire avant la fin des années 90 et, même là, en supposant non pas une augmentation ou un maintien des prix des céréales, mais la possibilité d'une baisse.

M. McKnight: Soit dit sans vous offenser, c'est peut-être une question théorique pour certains fonctionnaires du ministère, M. Mulder, mais pour le producteur de céréales, c'est une forme de protection et de certitude.

M. Mulder: Pour l'avenir.

Je dis simplement que puisque le tarif de transport constitue actuellement 2.5 ou 3 p. 100, du prix des céréales, selon le prix choisi, la situation que vous prévoyez n'est guère probable avant plusieurs années. Il faut savoir ce qui va se passer dans l'intervalle. Applique-t-on l'augmentation de 3 p. 100? Une augmentation de 6 p. 100? Doit-on les obliger à assumer tous les coûts reliés au volume?

M. McKnight: Encore une fois, je tiens à dire que si cette mesure était prévue par la loi, qu'il s'agisse de 8 ou 9 p. 100, elle représenterait une certaine sécurité pour les producteurs dans la mesure où elle garantit que leur coût sera un coût fixe par rapport aux prix qu'ils obtiennent pour leurs céréales.

M. Mulder: C'est exactement pour ces raisons que les ministres débattent actuellement de l'opportunité d'introduire la mesure maintenant ou plus tard etc.

Le vice-président: Monsieur McKnight, votre temps est écoulé. Y a-t-il d'autres questions?

Il me reste un nom, M. Paul MacRae.

M. MacRae: Merci, monsieur le président.

Quand le ministre a annoncé sa décision de modifier les tarifs du Nid-de-Corbeau, j'ai eu l'impression que des groupes importants dans l'Ouest comme le *Saskatchewan Wheat Pool* étaient d'accord en principe et que la proposition paraissait acceptable, à quelques réserves près, certains ont manifesté leur opposition.

Il me semble qu'aujourd'hui la situation a beaucoup changé. En Saskatchewan, par exemple, l'opposition à ce plan est presque universelle. J'ai écouté M. Turner et un groupe de 110 personnes de la Saskatchewan la semaine dernière et ils m'ont donné l'impression qu'ils n'ont jamais été satisfaits de la proposition. Ils s'y sont toujours opposés. Je crois qu'il existe aussi au Québec et dans l'est du pays une très forte opposition de la part des associations de producteurs, une opposition généralisée et aussi un refus du principe selon lequel les

[Text]

and also opposition to paying the producer rather than the railroads.

How do you explain this, what I think is this very, very large growth in opposition to what looked like something that was going to go through without a great deal of opposition?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, it certainly is true that the degree of support for the specifics that were announced in February, the consensus on that, has diminished considerably over the last little while. There is still, we think, a great deal of consensus on a number of issues. For example, that the railways ought to be compensated; that there is a general amount of support for the roughs level that we have indicated ought to be supported. There is, I think, a fair amount of consensus that in one fashion or another perhaps producers ought to be asked to pay more. There is a general consensus that the system ought to in general be encouraged to be more efficient and so on. So for a lot of those broader issues there is a great deal of support.

When it comes to the specifics certainly the degree of support has not been forthcoming over the past few months. That is not surprising. I guess earlier we were dealing with broad objectives or main measures and so on. When it comes to specifics, people have been saying, well we agree with 95% but we do not agree with that particular thing. So it does not surprise us that much that on a lot of specifics people do not always agree as much as perhaps we had hoped. More particularly in the west there are many people who are on balance in favour of the main measures that we are talking about as those who are opposed. Even in Saskatchewan the hon. gentleman mentioned the universal disapproval of the scheme. Well, I do not think there is anybody in Saskatchewan who agrees with all the elements. I do not think one could find anybody who would agree to all the specifics that we announced February 1, but there are a number of people who supported a large part of it. For example, the Palliser Wheat Growers, the United Grain Growers who also operate quite extensively in Saskatchewan. The flax seed growers and so on, they all have their but's, their qualifiers, but they have been indicating that a number of the measures they agree with. Certainly in Alberta, the Alberta government, while it again has conditions, they said that they support a large part of what Mr. Pepin announced on February 1. So does the Manitoba Farm Bureau in Manitoba.

Mr. McRae: I was talking to a couple of farmers this week, I was talking to the Sask Pool people and to Mr. Turner and so on, all they said: oh, they have always been in favour of this thing, and they were shocked when they found out that they were totally opposed to it. They came out last week at that meeting, if anybody was at that meeting, realizing they came out almost totally opposed to the whole scheme. They agreed to the idea that there had to be some things done but the scheme, as they have found it, they were opposed to it.

To me, when you have 112 people who represent communities or represent just about every aspect of life in Saskatchewan, and say, look, this scheme is not going to wash as far as we are concerned, and they take a view that is much harder

[Translation]

producteurs recevront les paiements plutôt que les chemins de fer.

Comment expliquez-vous cette croissance importante du nombre d'opposants à une proposition qui n'apparaissait pas au départ susciter beaucoup d'opposition?

M. Mulder: Monsieur le président, on peut effectivement dire que l'appui des mesures précises annoncées en février s'est considérablement affaibli depuis quelques temps. Nous croyons qu'il existe malgré tout un consensus important sur plusieurs questions. Par exemple, le principe selon lequel les chemins de fer devraient être compensés; il y a aussi beaucoup d'appuis pour les niveaux approximatifs que nous avons fixés. Il y a, je crois, beaucoup de personnes que, d'une façon ou d'une autre, les producteurs devraient payer d'avantage. Il y a aussi consensus sur l'importance d'encourager une meilleure efficacité du système. Tous ces objectifs généraux sont largement appuyés.

Quand aux mesures précises, elles n'ont pas autant de défenseurs depuis quelques mois. Ce n'est pas surprenant. Avant, il s'agissait de grands objectifs et de mesures générales. Devant les propositions précises, les gens disent qu'ils sont d'accord avec 95 p. 100 du contenu mais qu'ils sont contre des choses particulières. Donc nous ne sommes pas surpris de voir que les opinions concernant les mesures précises sont plus partagées. De façon générale dans l'ouest, on peut dire que les partisans des mesures principales que nous proposons sont plus nombreux que les opposants. Vous avez parlé d'une opposition universelle en Saskatchewan. Eh bien, je ne crois pas qu'on puisse trouver une personne en Saskatchewan qui soit d'accord avec tous les éléments, et toutes les mesures précises que nous avons annoncées au premier février, mais il y a de nombreuses personnes qui appuient une grande partie de notre proposition. Par exemple, les cultivateurs du blé de Palliser, les *United Grain Growers* qui sont largement représentés en Saskatchewan. Les cultivateurs de graines de lin et d'autres ont tous des réserves mais ils ont indiqué plusieurs mesures avec lesquelles ils sont d'accord. Le gouvernement de l'Alberta, tout en mettant certaines conditions, appuie une grande partie de la proposition annoncée par M. Pepin le premier février. C'est la même chose pour le *Manitoba Farm Bureau*.

M. McRae: J'ai parlé à quelques cultivateurs cette semaine, des gens du pool de la Saskatchewan et à M. Turner, et ils m'ont tous dit qu'ils ont toujours été d'accord avec cette proposition, et qu'ils ont été très surpris de se rendre compte qu'ils étaient opposés aux mesures annoncées. À la fin de la réunion de la semaine dernière, ils ont fini par se rendre compte qu'ils étaient totalement opposés à tous ces programmes. Ils étaient d'accord avec l'idée, ils croyaient que certaines choses devaient être faites, mais ils ne pouvaient pas accepter le programme.

Quand on apprend qu'un groupe de 112 personnes qui représentent presque tous les aspects de la vie communautaire en Saskatchewan ne peut pas avaler un programme, et que ces personnes adoptent une position bien plus catégorique

[Texte]

than they took before, I think, you know, we should look at this very seriously; I wonder if we are really doing what we thought we were doing; doing the right thing in terms of what we thought we were doing last February. I do not criticize people for going ahead and trying to do something but I would be much more critical if, having got oneself into this situation, we look at it and say, look, we are going to go ahead with it anyway, it does not matter whether people like it or do not like it. I do not like that attitude. I think we are finding a very, very strong opposition and I think we should listen very seriously to that opposition. We are a long way from putting legislation through and it seems to me that one should have a real good look at what those people in Saskatchewan are telling us and also what the producers in Quebec are telling us.

• 1135

I have always believed that the rail system in this country, and in most countries in the world, is a function really basically of the whole nation and that if there are additional funds required for it, large amounts of funds are required for capital and so on, this should come from the whole nation, rather than from one particular group. I am not getting into details, particularly, and I think you are right that there are areas where there is an argument; there are areas where people believe that you have to fund the railways properly and so on. I believe very strongly that we should take another real close look and see just how strongly this thing has grown. I think it has grown immeasurably since February from my soundings and I was quite amazed last week when we got this, almost total denunciation of the plan as it stands.

Mr. Mulder: I am in no position to decide whether or not, in view of the opposition, the government should go ahead. That is something members of Parliament and the Cabinet will have to decide—what decisions to make in light of all the various views that are being expressed. Let me just clarify a few points. One I think, that most people, not all, but most people involved in it realize that something has to be done. Number two is that whatever you decide on, you are not likely to get unanimous support; that there will always be some groups, and rather large groups in some cases, who will oppose or reject certain specific proposals. Unanimity may be very hard to achieve. If we do not do anything, then the consequences may be much more adverse. With Mr. McKnight we spent a bit of time just saying what happens if you adopt a certain scheme; what happens if you do not compensate the railways fully, or if you do not make payments to producers? A lot of people who say: Look, if you do not do those things, then the consequences may be more adverse than going ahead with the Pepin proposal as announced on February 1.

Mr. McRae: I see the problems. I must say I have to look at this thing as a member from Thunder Bay. I have looked at it a great deal and I have come to the conclusion that the key thing for life in Thunder Bay and for this country, or one of the key things, but certainly a key in our situation, is the well-being of the wheat farmer, the grain farmer and not the railroads. The railroads, in some way or other as a nation, we have to make that up. If the grain farmers are not going to be able to sell their grain simply because the cost of transporta-

[Traduction]

qu'avant, je crois qu'il faut se poser des questions sérieuses; je me demande si nous prenons la bonne décision, si nous faisons effectivement ce que nous pensions faire au mois de février. Je ne blâme pas les gens d'avoir essayé de faire quelque chose mais je crois qu'il serait répréhensible si, ayant constaté le degré d'opposition, nous voulions passer outre et imposer ces mesures que cela plaise ou non aux intéressés. Je n'aime pas cette attitude. Nous découvrons qu'il y a une très forte opposition, et je crois qu'il faut l'écouter très sérieusement. Nous sommes encore loin de l'adoption du projet de loi, et je crois que nous devrions étudier de très près les raisons d'opposition des gens de la Saskatchewan et aussi des producteurs du Québec.

J'ai toujours cru que le réseau ferroviaire au Canada, comme dans la plupart des pays, doit être considéré dans le contexte du pays dans son ensemble, et que s'il faut y consacrer d'importantes sommes d'argent, c'est le pays entier qui devrait les contribuer plutôt qu'un groupe particulier. Je ne parle pas des détails, et je crois que vous avez raison de dire que, dans certains domaines, les choses sont discutables. Je suis persuadé que nous devrions nous pencher encore une fois sur cette question pour déterminer comment la situation a évolué. Je crois que l'opposition s'est très énormément accrue depuis février, d'après mes sondages, et j'ai été stupéfait d'entendre la semaine dernière une dénonciation presque totale de la proposition actuelle.

M. Mulder: Je ne suis pas en mesure de décider si le gouvernement devrait poursuivre ses intentions, étant donné l'opposition. C'est une décision que devront prendre les députés et le Conseil des ministres, à la lumière de toutes les opinions différentes qu'on entend. J'aimerais préciser certaines choses. Je crois que la plupart des intervenants, pas tous, mais la plupart, savent que quelque chose doit être fait. Deuxièmement, quelle que soit la décision, on n'aura probablement pas l'appui unanime, il y aura toujours certains groupes, parfois des groupes importants, qui seront opposés à certaines propositions précises. Il serait très difficile d'obtenir l'unanimité. Si nous ne faisons rien, les conséquences risquent d'être beaucoup plus néfastes. Avec M. McKnight, nous avons parlé des conséquences de certaines mesures; que se passe-t-il si les chemins de fer ne sont pas entièrement compensés, ou si les producteurs ne reçoivent pas des paiements? De l'avis de beaucoup de gens, l'absence d'action dans ce cas risque d'avoir des conséquences bien plus déplorables que l'application de la proposition Pepin annoncée le premier février.

M. McRae: Je comprends la difficulté. Je dois dire qu'il me faut considérer cette question dans l'optique d'un député de Thunder Bay. Je l'ai beaucoup étudiée et j'en suis venu à la conclusion que la chose essentielle pour Thunder Bay et pour notre pays, une des choses essentielles, est le bien-être du cultivateur de blé et de céréales, pas celui des chemins de fer. Pour les chemins de fer, le pays devra décider quelles mesures prendre. Si les cultivateurs de céréales n'arrivent pas à vendre leurs grains parce que le coût du transport ne concurrence pas

[Text]

tion is not competitive with other modes of transportation in other parts of the world, then as a nation we are going to suffer and certainly as a community we are going to suffer. I have some real concerns about this. I would strongly ask that we look again to make sure that we are not going down a path alone; that the rest of the country is going the other way. I feel very strongly that the well-being of my constituents depends on the well-being of the grain farmers in the west and everything I can do will be put in the direction of supporting that group.

The Vice-Chairman (Mr. Bockstael): Thank you, very much, Mr. McRae. That does not phrase as a question; it was an expression of his concerns.

Mr. Mulder: I will carry a message on to Mr. Pepin. I am sure the gentleman will do it himself, in any event.

The Vice-Chairman: We have no more questioning at this time. On behalf of the committee, I want to thank Mr. Mulder and Mr. Bélec and Mr. Pratt for having appeared here this morning as witnesses. I thank you, very much. I would like to point out to you, Mr. Mulder, that the clerk is going to request some pamphlets from your department, so could she see you after this meeting?

Mr. Mulder: Yes, certainly sir.

The Vice-Chairman: I now declare this meeting adjourned until 9.30 a.m. Thursday, April 28. Thank you, very much.

[Translation]

celui d'autres modes de transport dans d'autres pays du monde, le Canada et sa population vont en souffrir. Cela m'inquiète. Je recommande très fortement un nouvel examen de la question pour s'assurer que nous n'allons pas foncer seuls dans cette direction alors que le reste du pays prend une tangente. Je suis persuadé que le bien-être de mes électeurs dépend de la prospérité des cultivateurs de céréales de l'Ouest, et je vais faire tout mon possible pour appuyer ce groupe.

Le vice-président (M. Bockstael): Merci, monsieur McRae. Vous n'avez pas posé de questions, vous avez exprimé des appréhensions.

M. Mulder: Je vais transmettre le message à M. Pepin. Je suis sûr que le député le fera lui-même, de toute façon.

Le vice-président: Puisque vous n'avez plus de questions, je voudrais remercier M. Mulder, M. Bélec et M. Pratt d'avoir comparu ici ce matin comme témoins. Je vous remercie donc au nom du Comité. Je voudrais vous mentionner, monsieur Mulder, que le greffier va vous demander quelques brochures de votre ministère. Pourrait-elle vous voir après la réunion?

M. Mulder: Oui, certainement monsieur.

Le vice-président: Je déclare maintenant la séance ajournée jusqu'à 9h30 le jeudi 28 avril. Merci.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. N. Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. N. Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

7

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 94

Fascicule n° 94

Thursday, April 28, 1983

Le jeudi 28 avril 1983

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1983-84: Vote 80—Payments to VIA
Rail Canada Inc.—Surface Transportation Program
under TRANSPORT

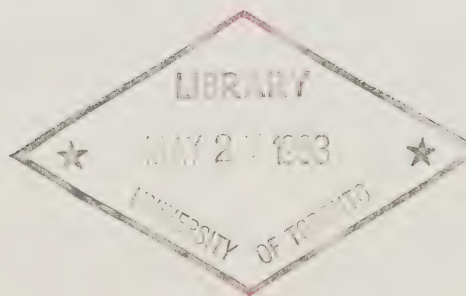
Budget principal 1983-1984: crédit 80—Paiements à
VIA Rail Canada Inc.—Programme des transports de
surface sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESS:

TÉMOIN:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
John Campbell (*LaSalle*)
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner
Ray Skelly

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 28, 1983
(137)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:39 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. Ellis, Harquail and McRae.

Other Member present: Mr. McKenzie.

Witness: From VIA Rail Canada Inc.: Mr. Pierre A.H. Franche, President and Chief Executive Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 23, 1983, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1984. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 15, 1983, Issue No. 88*).

The Committee resumed consideration of Vote 80—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witness answered questions.

At 11:58 o'clock a.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, May 5, 1983.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 28 AVRIL 1983
(137)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h39 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan et Turner.

Substituts présents: MM. Ellis, Harquail et McRae.

Autre député présent: M. McKenzie.

Témoin: De VIA Rail Canada Ltée: M. Pierre A.H. Franche, président et directeur général.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 23 février 1983 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984. (*Voir procès-verbal du mardi 15 mars 1983, fascicule n° 88*).

Le Comité reprend l'étude du Crédit 80—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Le témoin répond aux questions.

A 11h58, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 5 mai 1983, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, April 28, 1983

• 0937

The Chairman: Order, please. We are resuming consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1984.

We shall resume consideration of Vote 80.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 80—Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of management of the Company\$755,400,000

The Chairman: You will find this vote listed in your blue book on page 29-82.

I welcome this morning Mr. Pierre Franche, who has appeared before the committee as President and Chief Executive Officer of VIA Rail. He appeared before the committee previously in his former incarnation. Mr. Franche, welcome. I would ask you if you have an opening statement. I might say that the gentleman accompanying Mr. Franche this morning is Mr. Gabriel Fortin, Vice-President, Legal Affairs and Corporate Secretary.

Mr. P.A.H. Franche (President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc.): Thank you, Mr. Chairman. I have no opening statement.

The Chairman: You have no opening statement. That means we will go to questions immediately, starting with Mr. Forrestall. These will be 15-minute rounds. I am sorry—Mr. Nowlan. I do not know what is wrong with me this morning.

An hon. Member: It is Pat and Mike again.

The Chairman: Yes, it is Pat and Mike again. That is a hard act to keep track of.

• 0940

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, again I would like to welcome Mr. Franche again. I remember his first appearance here when there was quite a bit of questioning about the status of VIA Rail after the 20% cut and whether this reflected the 20% in management and in staff. I remember Mr. Mazankowski had a fairly wide degree of examination on that. We had, as the chairman well knows, and as Mr. Franche knows, the surface administration people, of course, who gave us the latest update on the status of the working paper and the non-existent bill and where it sits. I appreciate that Mr. Franche cannot really add much to that part of our examination, Mr. Chairman, but I would like Mr. Franche to tell us about the internal management study of VIA Rail.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 28 avril 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi relatif au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984.

Nous examinerons aujourd'hui le crédit 80.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 80—Palements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société\$755,400,000

Le président: Vous trouverez ce crédit à la page 29-83 de votre Livre bleu.

Nous accueillons ce matin M. Pierre Franche, en sa qualité de président-directeur général de VIA Rail. Nous l'avions déjà accueilli alors qu'il occupait d'autres fonctions. Monsieur Franche, bienvenue. J'aimerais vous demander si vous avez une déclaration préliminaire. J'ajouterai que la personne l'accompagnant ce matin est M. Gabriel Fortin qui est vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire général.

M. P.A.H. Franche (président-directeur général, VIA Rail Canada Inc.): Merci, monsieur le président. Je n'ai pas de déclaration préliminaire.

Le président: Dans ce cas, nous passerons immédiatement aux questions en commençant par M. Forrestall. Les tours seront de quinze minutes. Je m'excuse—monsieur Nowlan. Je ne sais pas ce qui m'arrive ce matin.

Une voix: C'est encore Pat et Mike.

Le président: Oui, c'est encore Pat et Mike. Il est difficile de ne pas se perdre.

M. Nowlan: Monsieur le président, je souhaite de nouveau la bienvenue à M. Franche. Je me souviens de son premier passage au moment où nous nous posions pas mal de questions au sujet du statut de VIA Rail après l'annonce de la réduction de 20 p. 100. Nous nous demandions si cette réduction toucherait autant la direction que le personnel. Je me souviens que M. Mazankowski avait longuement abordé la question. Comme le président le sait très bien et tout comme M. Franche doit le savoir, nous avons reçu, bien entendu, les représentants de l'Administration des transports de surface qui nous ont donné les derniers renseignements sur le document de travail et sur le sort du projet de loi encore inexistant. Je comprends que M. Franche ne puisse vraiment nous en dire plus pour le moment, monsieur le président, mais j'aimerais qu'il nous dise quand même un mot sur l'étude interne consacrée à la direction de VIA Rail.

[Texte]

What are your plans for this year? How long do you think you can sit without any legislative framework, living hand-to-mouth almost, on an annual estimate basis? What is the state of discussions, if that is the proper word to use, between CN and CP on the costing order to get it into a more comprehensible and constructive state as far as VIA Rail is concerned?

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman. I will break down the three questions of the hon. member, Mr. Chairman. Quite correctly, as previously mentioned, there were questions following the cuts in services as to how that reflected the management structure and so forth of VIA. We are completing a management study. I am reporting to my board on Tuesday of next week. The final touches will be done Friday and Saturday before I meet with the board, and it will lead, as the staff are aware, to a streamlining of our operations and reductions over a period of time of some of our management staff in the most appropriate way possible. Obviously, the work is not quite finished—as I said, we are working on it Friday and Saturday again. I have to report to my board first, and the information will flow shortly thereafter—I would say within 15 days—to our staff as to how we intend to implement our changes in organization.

On the second part of the question, Mr. Chairman, with respect to legislative framework, the department of course has been talking about preparing a discussion paper. I suspect and I hope it will come very shortly. I was told just last night that a first draft of the discussion paper has just come in, but I have not seen it. When I say the first draft, let us call it a new draft, because there were several drafts in the past and the activity was quiet for awhile. I guess it just came in yesterday, so I have not seen it; but I have to presume it will be along the same lines Mr. Mulder explained when he appeared before this committee.

VIA obviously wants legislation, but not having legislation we are trying to make do with the situation we are in. We are working more closely with the railroads—and I will refer to that in a minute—in order to find some sort of agreements on some of our relationships with the them. But we would like to see some legislation and, of course, that will be up to the parliamentarians and not up to us.

With respect to the state of discussions with CN and CP, if you will give me 30 seconds I will refer to some of the things we have done. Just hold on a minute there and I think I can help you. Let me . . . I have to go through this; I will pick it up quickly.

• 0945

Let me explain to members of the committee that in the memorandum of understanding, or the operating agreement to name it quite properly, that we signed with CN and CP in the last week in December, we agreed to a number of studies that would have to be done together in order to try to find out what costs we were incurring and how these could be reduced. We also agreed to a new form of costing information with the railroads. On the costing information, we have an agreement

[Traduction]

Quels sont vos plans pour cette année? Pendant combien de temps pensez-vous pouvoir vivre sans cadre législatif, pratiquement à la merci d'un budget annuel? Où en sont les discussions, s'il est possible d'utiliser ce terme, relatives à une méthode plus juste et plus compréhensible de facturation des services fournis par le CN et le CP à VIA Rail?

M. Franche: Merci, monsieur le président. Je scinderai ma réponse en trois parties. Il est tout à fait correct de dire que des questions ont été posées quant à l'incidence de la réduction des services sur la structure de direction, entre autres, de VIA. Nous sommes en train de terminer une étude portant justement sur ces questions. Je dois la communiquer à mon conseil d'administration mardi prochain. Les dernières touches seront apportées vendredi et samedi avant la réunion du conseil, et notre objectif, comme le personnel le sait, est d'alléger nos opérations et de réduire progressivement le nombre de cadres d'une manière aussi judicieuse que possible. Le travail n'est pas encore tout à fait terminé puisque nous devons apporter les dernières touches, comme je l'ai dit, vendredi et samedi. Je dois tout d'abord communiquer cette étude à mon conseil d'administration puis, très peu de temps après, je dirais d'ici quinze jours, nous annoncerons à notre personnel comment nous procéderons à la réorganisation.

Pour ce qui est du cadre législatif, monsieur le président, bien entendu, le ministère parle depuis un certain d'un document de travail. J'espère qu'il sera prêt très bientôt. On m'a dit justement hier soir qu'une première ébauche de ce document était terminée, mais je ne l'ai pas encore vue. Je devrais plutôt dire nouvelle ébauche que première ébauche car il y en a eu déjà plusieurs dans le passé et les choses sont restées au point mort pendant un certain temps. Cette nouvelle ébauche date d'hier et je ne l'ai donc pas encore vue. Cependant, je suppose qu'elle doit suivre les grandes lignes exposées par M. Mulder lors de sa comparution devant votre Comité.

Il est évident que nous voulons une loi, mais n'en ayant pas, nous faisons de notre mieux. Nous travaillons en collaboration plus étroite avec les chemins de fer—j'y reviendrai dans une minute—pour parvenir à des ententes dans certains de nos rapports avec eux. Il reste que nous aimerions une loi mais cela dépend, bien entendu, des parlementaires et non pas de nous.

Pour ce qui est de nos discussions avec le CN et le CP, si vous voulez bien me donner 30 secondes, je vous relaterai certains des derniers événements. Patientez une minute et je crois que je pourrai vous aider. Permettez-moi . . . je dois chercher dans mon dossier; cela ne devrait pas prendre trop de temps.

Permettez-moi de vous expliquer que dans le protocole d'entente, ou plutôt pour lui donner son véritable nom, dans l'accord-cadre que nous avons signé la dernière semaine de décembre avec le CN et le CP, nous nous sommes mis d'accord sur un certain nombre d'études devant être réalisées de concert pour essayer de déterminer les coûts et comment les réduire. Nous nous sommes également mis d'accord sur une nouvelle méthode de communication des coûts avec les chemins de fer.

[Text]

with CN that they would start to give us the information in April. This has started. We are now getting more detailed information and are relating it to workload. That allows us, I think, to start asking questions now. The process has barely started, but it is, in my opinion, beginning to work.

CP has also delivered information to us—in less detail, because their systems do not allow the same details. But since 80% of our costs are with CN anyway, that is where we are obviously concentrating our efforts. I can assure the members of the committee that at least on that basis, the information is now more comprehensive and more useful to VIA.

In the operating agreement we agreed that we would review together station use so that we could establish which stations were costing us what and what could be done to reduce our station costs. We will be completing, by the end of May, joint surveys—CN and ourselves—on 48 stations, which will give us at least what usage is being made of the station: which part is used by the railway; which part is used by ourselves; and what charges are attached to each station. After that, once we have that information, we will then look at ways and means of reducing those costs—in changing station operations, in different ways of increasing productivity, and so forth. With CP, work is also progressing on this.

The other aspect of the operating agreement had to do with yard switching. That one is not quite started, except that we have defined what we want out of the railways and we are reviewing that with CN and CP. That study will start, I would say, within a month. This has to do with yard-switching costs and transfer costs across the country.

The third aspect has to do with reductions in maintenance costs. There is better co-operation now with the railroads again, with CN, and we have people on site to look at the maintenance that is being done. We are also looking at some of the maintenance procedures by types of equipment.

There is a joint study by CN-CP, which will be ready by the end of May, on the stainless steel cars—how they should be maintained and where, in order to minimize the cost. There is also a study between ourselves and CN on the rail diesel car maintenance, and that will be ready also by the end of May.

I can add to that that also CN has accepted—it certainly was helpful to us—to do inspections on LRC equipment in Spadina on a daily basis. CN Rail has agreed to maintain at Winnipeg our motive power that was assigned to trains number one and two between Winnipeg and Vancouver—that is a CP-type of locomotive—which now, through arrangements between the parties, is being done at Winnipeg; hopefully this will reduce costs.

We are also working with the railroads on reviewing the types of payments for incentives on train performance. That

[Translation]

Selon l'entente avec le CN, il devait nous communiquer ces renseignements à partir d'avril. Cela a donc commencé. Nous recevons maintenant des renseignements plus détaillés et nous pouvons en évaluer la justification. Je crois que cela nous permettra maintenant de poser certaines questions. Ce processus a à peine démarré, mais à mon avis, cela commence à marcher.

Le CP nous a également fourni des renseignements—moins détaillés car leurs systèmes ne le leur permettent pas. Cependant, puisque 80 p. 100 de nos coûts sont liés au CN, c'est sur cette dernière compagnie que de toute évidence nous concentrons nos efforts. Je peux pour le moins vous assurer que les renseignements ainsi fournis sont beaucoup plus complets et beaucoup plus utiles.

Dans l'accord-cadre, nous nous sommes entendus pour revoir ensemble l'utilisation des gares afin de déterminer ce que chacune nous coûtait et les moyens de réduire ces coûts. D'ici la fin du mois de mai, nous aurons ensemble—le CN et nous-mêmes—analysé les chiffres de 48 gares, ce qui nous permettra pour le moins d'en déterminer l'utilisation: la part d'utilisation du CN; notre propre part d'utilisation et les coûts respectifs. Une fois ces renseignements en main, nous étudierons les moyens de réduire ces coûts—en modifiant le fonctionnement de ces gares, en augmentant la productivité, etc. Nous procédons à un exercice analogue avec le CP.

L'autre aspect de l'accord-cadre porte sur les gares de triage et d'assemblage des trains. Nous n'avons pas vraiment commencé, si ce n'est que nous avons défini ce que nous attendions des compagnies de chemins de fer et nous l'étudions avec le CN et le CP. Je dirais que cette étude commencera véritablement dans un mois. Il s'agit des coûts de triage et d'assemblage.

Le troisième aspect porte sur la réduction des frais d'entretien. La coopération est maintenant meilleure avec le CN et nous avons des gens sur place pour voir ce qui se fait. Nous étudions également certaines procédures d'entretien en fonction des types de matériel.

Le CN et le CP doivent nous communiquer d'ici la fin du mois de mai une étude commune sur l'entretien des wagons en acier inoxydable—où et comment le faire pour minimiser les coûts. Nous faisons également une étude de concert avec le CN sur l'entretien des automotrices diesel et elle devrait également être prête d'ici la fin du mois de mai.

Je peux ajouter que le CN a également accepté, ce qui nous aide grandement, d'inspecter quotidiennement à Spadina notre matériel LRC. Le CN a accepté de procéder à l'entretien de nos locomotives affectées aux trains numéro un et deux entre Winnipeg et Vancouver—ce sont des locomotives de type CP—à Winnipeg, par accord entre les parties, ce qui devrait réduire les coûts.

Nous revoyons également avec les compagnies de chemins de fer les primes d'encouragement à l'amélioration des

[Texte]

will take a while yet. I think it will probably occur during the course of the year. As I mentioned, we are getting more information from railroads. Specifically CN gave it to us by seven major terminals across the country in different blocks and related it to workloads. I should also say I am meeting with Dr. Leclair on May 11 to discuss with him in more detail some of the aspects of costing and so forth, so we can understand it better.

Mr. Nowlan: Well, I must say, Mr. Chairman, that was a pretty exhaustive answer, and perhaps in lieu of an statement I am glad to get a lot of that information.

Coming to three points . . .

Mr. Benjamin: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: Mr. Nowlan's point is well taken. I think you should consider Mr. Franche's answer as an opening statement, and let Mr. Nowlan have 15 minutes.

The Chairman: Well, that is not as an alternate. It is not a point of order, Mr. Benjamin, and I would suggest that you leave that to the discretion of the Chair.

Mr. Mazankowski: Undermining your authority.

The Chairman: If you review the history of this committee, you will find that the Chair has not been arbitrary in cutting members off.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I appreciate it, Mr. Benjamin, and I know the Chair will be equitable and fair. Coming to the three points . . . we have quite a few members here today who obviously want to ask specific questions on Via Rail in general, perhaps and also in particular with regard to their areas. I am not going to repeat some of the evidence we went over the last time you were here. I do not imagine you are going to be able to answer me, but in terms of the first area that I asked about—the management study—and you were very diplomatic in saying it was to streamline operations, and staff, and then you did mention the word “reduce”. Are there different options in that management study being recommended to your board in the reduction of staff? Is it line staff, or management staff? What is the combination between the two? And, frankly, could you give us the numbers you are recommending to be streamlined, or reduced—in other words, lost jobs?

Mr. Franche: Mr. Chairman, first of all what I have been talking about has to do with management staff. Line staff—that goes all the time. You might say also management staff should go all the time, and I think some of that will always occur in the future. But it is management staff we are looking at.

[Traduction]

prestations. Cela prendra encore un certain temps. Nous devrions probablement nous mettre d'accord avant la fin de l'année. Comme je l'ai déjà dit, les compagnies de chemins de fer nous fournissent plus de renseignements. Tout particulièrement, le CN nous a communiqué des chiffres comparatifs en fonction des charges de travail pour sept terminaux principaux. J'ajouterai que je dois rencontrer M. Leclair le 11 mai pour discuter avec lui plus en détail de certains des aspects de la répartition des coûts afin de mieux les comprendre.

M. Nowlan: Je dois dire, monsieur le président, que cette réponse était très complète, et qu'en lieu et place d'une déclaration, je suis heureux d'avoir obtenu toutes ces informations.

Pour en venir aux trois points . . .

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin invoque le Règlement.

M. Benjamin: M. Nowlan a parfaitement raison. Je crois que vous devriez considérer la réponse de M. Franche comme une déclaration préliminaire et accorder quinze minutes à M. Nowlan.

Le président: On ne peut pas choisir. Monsieur Benjamin, ce n'est pas un rappel au Règlement et je vous suggérerais de laisser à la présidence le soin de décider.

M. Mazankowski: On essaie de saper votre autorité.

Le président: Les comptes rendus de ce Comité sont là pour vous démontrer que la présidence n'a jamais interrompu arbitrairement les députés.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je vous remercie, monsieur Benjamin, et je sais que la présidence sera juste et équitable. Pour en revenir aux trois points . . . il y a un certain nombre de députés ici présents qui, de toute évidence, veulent poser des questions précises au sujet de VIA Rail et peut-être des questions particulières touchant leurs propres régions. Je ne répéterai pas ce qui a déjà été dit au cours de votre dernière comparution. Je n'imagine pas que vous serez en mesure de me répondre, mais en ce qui concerne ma première question sur l'étude de gestion, vous avez répondu très diplomatiquement que votre objectif était d'alléger les opérations, et le personnel, puis vous avez parlé de «réduction». Dans cette étude, recommandez-vous à votre conseil des options différentes en matière de réduction du personnel? S'agit-il du personnel de base ou des cadres? À quoi correspond la combinaison des deux? Pourriez-vous nous indiquer les chiffres recommandés pour cet allègement, ou pour cette réduction—en d'autres termes, combien d'emplois supprimés?

M. Franche: Monsieur le président, tout d'abord, il s'agit bien entendu du personnel de direction. Pour le personnel de base, cela se fait en permanence. Vous pourriez me dire que cela devrait se faire également de manière permanente pour le personnel de direction et je crois qu'à l'avenir, c'est ce qui se passera. Cependant, c'est au personnel de direction que nous nous intéressons.

[Text]

If you are streamlined, and you talk of reductions, you are talking in reductions in the number of jobs. We are aiming, at this stage, my target—and I cannot give you figures, as previously mentioned, Mr. Chairman. I still have work to do on Friday and Saturday before I report to my board next week, and we will have some discussions on it. But we are talking of reductions in the order of at least 10% of our management staff at the initial phase, which is by the end of this year. But it will be a total, I think, over a three year process, because there are other activities that will go on and gradually they will continue. Not everything is going to happen overnight.

Mr. Nowlan: I appreciate that, and I will not press it any further at this point. I will ask another question—and not facetiously. You are meeting your board. Obviously you have instructions from your board, although you are the operating officer. I have not run into too many boards that—perhaps this area is within your competence—have rejected the advice of the operating officer.

This is not a facetious question, and I do not mean to be insulting, but in terms of the meeting of your board and the meeting of your appearance here in committee—what came first? In other words, we would have better information, I suppose, if we scheduled your appearance before the committee after your board, and then you could have told us pretty definitively, if you had not already made a press release, on different management changes. So I am sort of mildly interested as to what came first. Was the board scheduled for months, then did you get the invitation to come to us? What was the process?

• 0955

Mr. Franche, you heard what I said. I was a little more direct perhaps than we have all been. Most of the members of this committee have been on committees for a few years, and there is a continual frustration that you have to do your job. We try to elicit information; you are in the mentality of the people that serve the adversary situation, where you try to do your job; you give us as little as possible until the minister gets involved in policy, because there is an interrelationship between policy and studies, to a point. I would have found it a lot more helpful if you had come after your board and were able to say that this is what we have done and this is our plan for the next year, or the next three years, which really you are not going to be able to do under the present procedures we are operating under.

The Chairman: I will allow an answer to that question, but before I do I must say that we did invite VIA to come on this date. I know that you are not suggesting that there was any hanky-panky, Mr. Nowlan, but I simply want to remind the members of the committee and VIA Rail, that if we feel it necessary after the report to the board and after the decisions have been announced, we have the prerogative of recalling the corporation.

[Translation]

Parlant de réductions, il ne peut s'agir que de réductions du nombre d'emplois. Pour le moment, notre objectif—et comme je vous l'ai déjà dit, monsieur le président, je ne peux vous donner de chiffres. J'ai encore du travail à faire vendredi et samedi avant de présenter mon rapport à mon conseil d'administration la semaine prochaine et certaines discussions vont encore avoir lieu. Néanmoins, notre objectif est de réduire d'au moins 10 p. 100 les effectifs de notre personnel de direction pendant la phase initiale, c'est-à-dire d'ici la fin de cette année. Au total, cette réduction d'effectifs courra sur trois ans car certains secteurs doivent être maintenus et ne seront pas touchés immédiatement. Tout ne se fera pas du jour au lendemain.

M. Nowlan: Je comprends très bien et je n'insisterai pas pour le moment. Je vais vous poser une autre question—et elle est très sérieuse. Vous devez rencontrer votre conseil d'administration. De toute évidence, ce conseil vous donne des instructions bien que vous soyez le président-directeur général. J'ai rarement entendu parler de conseil d'administration rejetant les conseils du président-directeur général.

Ma question est très sérieuse, je ne cherche pas la petite bête, mais pourquoi venir nous voir avant d'avoir eu cette réunion avec votre conseil d'administration? Je suppose que nous aurions eu des renseignements plus frais si nous avions prévu de vous entendre après la réunion de votre conseil d'administration, car vous auriez pu nous donner une réponse pratiquement définitive au sujet des changements au niveau de la direction, si tant est que vous n'auriez pas déjà publié un communiqué de presse. La chronologie m'intéresse donc un peu. Cette réunion du conseil était-elle prévue depuis des mois quand vous avez reçu notre invitation? Comment cela s'est-il passé?

Monsieur Franche, vous m'avez entendu. Je suis peut-être un peu plus direct que la majorité d'entre nous. Nous sommes pour la plupart membres de comités depuis quelques années, et nous ne comptons plus les frustrations. Nous essayons d'obtenir des renseignements; en essayant de faire votre travail, vous faites le jeu de la confrontation, vous nous donnez un minimum de réponses jusqu'à ce que, s'agissant de politiques, le ministre n'intervienne car il y a interdépendance jusqu'à un certain point entre la politique et les études. J'aurais trouvé beaucoup plus utile que vous veniez après la réunion de votre conseil d'administration et que vous soyez en mesure de dire: voici ce que nous avons fait, voici notre plan pour l'année prochaine ou pour les trois prochaines années, ce que vous n'êtes pas véritablement en mesure de faire dans la conjoncture actuelle.

Le président: Je permettrai qu'on réponde à cette question, mais auparavant, je dois dire que c'est nous qui avons invité VIA à venir aujourd'hui. Je sais que vous ne suggérez pas qu'il y a eu magouille, monsieur Nowlan, mais je tiens simplement à rappeler aux membres du Comité et à VIA Rail, que si nous estimons nécessaire, après la réunion du conseil d'administration et après l'annonce des décisions, de rappeler la société VIA Rail, nous en avons la prérogative.

[Texte]

Mr. Nowlan: I am glad we have this little digression, to a point, but how many times does your board meet? When did it last meet, and do you know when your next board meeting will be?

Mr. Franche: Mr. Chairman, to answer the question of the hon. member, my board had a special meeting on December 29 on the re-organization. I should tell members that our board meetings are all set in advance at the beginning of the year, but there is nothing I can tell you about when the board meetings are going to be held in June and July. In the summer period we only meet once instead of twice. We meet once a month; we have 10 meetings a year. They are all set in advance.

Mr. Nowlan: Good.

Mr. Franche: So there is nothing on that. I told them on December 29 that if all went well we would report to them at the May meeting, which is what I am doing.

Mr. Nowlan: Thanks. That clarifies that little problem in my mind, and I do not intend to infer anything from it. I have two questions. In the management study, in terms of "streamlining" your staff, is there any suggestion or recommendation to also streamline routes, or is it strictly personnel and not routes that your board will be concerned with? Are you, with the money, planning to cut down some, change the routing schedules of some?

I want to compliment you on the integration and change of the Ocean Limited with the VIA Rail that goes into my riding. That is a parochial matter which certainly does mean something in my area; now you can come from Montreal, get the connection in VIA Rail, and get into the valley of western Nova Scotia, which before, because of some problems of administration, you could not do because there was a gap there. You could get stuck in Halifax.

I am not against change, but coming to my question, is your survey or study recommending changes or streamlining routes, or is it just staying with personnel?

Mr. Franche: Mr. Chairman, it is strictly with personnel.

Mr. Nowlan: Two last questions, and I appreciate the liberty of the committee. In terms of personnel, both management and on-line—and this reflects a little on CN—I gather you proposed, Mr. Franche, in terms of your employees, both at the top and all the way down the line, that you are strictly operating within the six and five guidelines and the terms of comparison with your salary and every other salary in VIA Rail's operation between this year and last year, whenever that law came into effect, last August—that you are operating within six and five and there are no exceptions?

Mr. Franche: The law does not allow for any exceptions and our policy has been six and five. Salary increases were 6% in January 1983.

Mr. Nowlan: My next little question on that, and then my final question . . . As we found out with CN, perhaps, you are staying within six and five, but can you tell us if there have

[Traduction]

M. Nowlan: Je suis heureux jusqu'à un certain point de cette petite digression, mais combien de fois se réunit votre conseil? Quand s'est-il réuni pour la dernière fois et quand doit-il de nouveau se réunir?

M. Franche: Monsieur le président, mon conseil a tenu une réunion spéciale consacrée à la réorganisation le 29 décembre. Toutes nos réunions de conseil sont prévues à l'avance au début de l'année, mais je ne peux vous dire quand elles seront tenues en juin et en juillet. Au cours de l'été, nous ne nous réunissons qu'une fois au lieu de deux. Nous nous réunissons une fois par mois; nous nous réunissons dix fois par an. Ces réunions sont toutes fixées à l'avance.

M. Nowlan: Bien.

M. Franche: Il n'y a donc rien de surprenant. Je leur ai dit le 29 décembre que si tout allait bien, nous leur communiquerions notre rapport au cours de la réunion de mai, ce que je vais faire.

M. Nowlan: Merci. Cela clarifie le petit problème que je me posais et je n'ai pas l'intention d'en déduire quoi que ce soit. Il me reste deux questions. Dans votre étude sur l'allègement du personnel, recommanderez-vous également d'alléger les lignes en service ou s'agit-il strictement du personnel et non pas des services? Compte tenu de vos problèmes d'argent, avez-vous l'intention de réduire certains des services, de modifier certains des horaires?

Je veux vous complimenter de l'intégration de l'Océan Limited au service VIA Rail qui passe par ma circonscription. C'est une question qui ne touche que ma région mais qui est importante. Maintenant, on peut venir de Montréal, attraper la correspondance avec VIA Rail et aller jusque dans l'ouest de la Nouvelle-Écosse, ce qui auparavant pour des raisons administratives n'était pas possible. On pouvait se retrouver coincer à Halifax.

Je ne suis pas contre les changements, mais votre étude recommande-t-elle des changements ou un allègement des services ou porte-t-elle uniquement sur le personnel?

M. Franche: Monsieur le président, elle porte uniquement sur le personnel.

M. Nowlan: Deux dernières questions et je remercie le Comité de son indulgence. En matière de personnel, à la fois du niveau de la direction et à la base, et cela touche un peu le CN, je conclus que vous avez proposé, monsieur Franche, du haut en bas de l'échelle, d'appliquer strictement les directives du programme des 6 et 5 p. 100 et que s'agissant de votre salaire ou de tout autre salaire à VIA Rail, vous les appliquez sans exception aucune depuis l'entrée en vigueur de cette loi, depuis août dernier, je crois?

M. Franche: La loi ne permet pas d'exceptions et nous appliquons les 6 et 5 p. 100. Les augmentations de salaire en janvier 1983 ont été de 6 p. 100.

M. Nowlan: Une toute petite question encore à ce sujet, puis ma dernière question . . . Comme nous l'avons constaté avec le CN, bien que vous appliquiez les 6 et 5 p. 100, pouvez-vous

[Text]

been that many promotions within the levels of six and five, so that an employee, being on line staff or management staff, has actually gotten an increase more than six-five?

Mr. Franche: Certainly in our office this year, we are facing six-five too, but if you are not at the top level and within certain ranges, if you have the dollars still in your budget, you can promote some person on staff—your secretary—to perhaps get more than six-five, if you have the dollars. We will wait until CN . . . what they say about what they have done. Have you done that so that you have frozen at six and five in terms of limits? But within the limits there have been promotions, whereby the employee has more than six or five.

• 1000

Mr. Chairman, I think that one refers to promotions in the true sense, which is changing jobs to a higher level I have to presume there obviously have been some, with an organization such as ours. If one refers to a reclassification as an old trick, then I say the answer is no.

Mr. Nowlan: In other words, your global estimates for budgets, when we see them after the event, are all going to be within six-five.

Mr. Franche: On salaries.

Mr. Nowlan: My last question, then: Can you give us the state of the ridership, now and when you last were here? Is it up, down, or the same, and does it differ from area to area?

Mr. Franche: Oh, I can assure you it differs from area to area. I think right now it is slightly down—not as bad as one would have forecasted; not as good as we wanted in the budget. Let us put it that way. If the Chair would wish, I think I could give you a bit more precise answer on that this afternoon.

Mr. Nowlan: I would appreciate that, Mr. Chairman, whether it is this afternoon, or . . .

Mr. Franche: Or subsequently.

The Chairman: That will depend on whether or not we have a meeting this afternoon, which is not definite. If we do not have the meeting, perhaps Mr. Franche could provide it in writing.

Mr. Franche: My pleasure.

Mr. Nowlan: This is my last question, Mr. Chairman. The region we know with CN. Because of the general state of the economy, traffic has been down, their revenues have been down, and therefore, deficits have been up. I just wonder, from what I glean from the beginning of your answer. It has not been graphic, in terms of passenger traffic, that it has been down that much that your revenues have been down. Is there somebody's global figure you could give us now?

Mr. Franche: If I recall properly, I think that right now, at the end of March, our forecast against budget is a drop of only \$1 million from our budget. We had provided for an increase, so you can see that in terms—I say a million in terms of

[Translation]

nous dire s'il y a eu beaucoup de promotions permettant à un employé, quel que soit son niveau dans la hiérarchie, d'obtenir en réalité une augmentation supérieure aux 6 et 5 p. 100?

M. Franche: Dans notre bureau, cette année nous sommes également aux prises avec les 6 et 5 p. 100, mais si vous n'avez pas atteint l'échelon supérieur dans certaines catégories, et si votre budget vous le permet, vous pouvez donner des promotions à certaines personnes, à votre secrétaire, leur permettant d'obtenir plus que 6 ou 5 p. 100, à condition d'avoir l'argent. Nous attendrons que le CN . . . de voir ce que le CN dit à ce sujet. L'avez-vous fait pour geler à 6 et 5 p. 100? Il y a tout de même eu des promotions qui ont permis aux employés d'être augmentés de plus de 6 et 5 p. 100.

Monsieur le président, si l'on parle vraiment de promotions, à savoir d'assumer un emploi à un échelon supérieur, il est évident qu'il a dû y en avoir chez nous. Si on parle au contraire de reclassification pour contourner les limites imposées, je peux répondre par la négative.

M. Nowlan: Autrement dit, vos prévisions budgétaires globales se situeront toutes dans la limite des 6 et 5 p. 100.

M. Franche: Pour les traitements.

M. Nowlan: Dernière question: pourriez-vous nous dire si vous avez maintenant plus ou moins de voyageurs et si les fluctuations diffèrent d'une région à l'autre?

M. Franche: Je puis vous assurer que cela diffère en effet d'une région à l'autre. A l'heure actuelle, je crois qu'il y a une légère diminution même si ce n'est pas aussi grave que ce que l'on avait prévu. Ce n'est évidemment pas ce qu'on aurait espéré. Si la présidence le souhaite, je crois pouvoir vous donner quelques précisions là-dessus cet après-midi.

M. Nowlan: Monsieur le président, je crois que ce serait une bonne idée, cet après-midi ou . . .

M. Franche: Ou par la suite.

Le président: Tout dépendra de ce que nous ferons cet après-midi. Si nous n'avons pas d'autres séances, peut-être M. Franche pourrait-il envoyer ces renseignements par écrit.

M. Franche: Avec plaisir.

M. Nowlan: Voici ma dernière question, monsieur le président. Dans la région que nous connaissons, pour le CN, du fait de la situation économique générale, le volume a diminué, les recettes ont diminué et les déficits ont donc augmenté. D'après ce que vous commenciez à répondre, il semble que les fluctuations touchant le nombre de voyageurs ne soient pas graphiques, mais qu'en général vous en avez eu moins et vos recettes ont diminué. Pourriez-vous nous donner immédiatement un chiffre global?

M. Franche: Si je me souviens bien, je crois qu'à l'heure actuelle, à la fin mars, il n'y a eu une diminution que d'un million de dollars par rapport à notre budget. Nous avions prévu une augmentation et je parle là de recettes si bien que

[Texte]

revenue—so it is something in terms of revenue that is probably 1% or less. So it is, under the state of the economy, close to budget, but we do not like to see at all a negative forecast on our sales.

Mr. Nowlan: I thank the committee for the . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. It is certainly encouraging to see that Mr. Franche is back so quickly since the last time we had him before the committee, to talk about the plans of VIA and the operations. I would like, Mr. Chairman, to go back to issue number 82 of the previous appearance of the witness before this committee. On page 82-17, I asked the question about how the new president of VIA was getting on with the new president of CN with respect to the joint operations of passenger service and utilizing CN facilities. I asked you a specific question about the costing order and that troublesome Order 13, on the sharing and paying of the costs of putting your equipment over CN facilities. Could you answer that question this morning, because you did not answer at the previous meeting and we ran out of time? I am wondering if you could give me a direct response on that this morning.

Mr. Franche: For clarification, Mr. Chairman, I presume you are asking how things are developing in our relationship with the president of CN, with respect to 6313. Am I correct?

Mr. Harquail: That is correct.

Mr. Franche: On that issue, as previously mentioned, since that time we are getting a lot more information, which allows us now to start asking questions as to some of those costs. We have good co-operation on some of those answers. Obviously it only started flowing in April, relating it to workloads. As I mentioned previously, I have a meeting with Dr. Leclair on May 11 to continue our discussion. It will actually be the first meeting between Dr. Leclair and myself on that issue, now that some of the information is flowing. So I have to answer in a positive sense. It is better.

• 1005

Mr. Harquail: Because you will know that it appeared as though your predecessor had great difficulties with Mr. Leclair's predecessor in coming to some common ground. We know that there have been some detected and uncovered flaws in the original structuring of this corporation, in terms of having pro-forma, acceptable sharing of all aspects of right-of-way on the system, the agreements for the cost of your utilizing the services of the stations—the passenger stations that are owned by CN—and all other operational equipment, including the operating crews.

Could you then respond and inform the committee directly and specifically on the points that I have just raised as to what the situation is now, coming into May 1983, as opposed to the very aggravated situation that existed when we met in

[Traduction]

cela représente environ seulement une chute de 1 p. 100 ou moins. Donc, étant donné la situation économique, c'est évidemment assez près de ce que nous avons envisagé dans notre budget, même si nous préférierions qu'il n'y ait aucune baisse.

M. Nowlan: Je remercie le Comité de . . .

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Il est certainement encourageant de retrouver M. Franche aussi rapidement après sa dernière comparution pour parler des projets et des activités de VIA. J'aimerais revenir au fascicule 82 de nos délibérations alors que ce même témoin était devant le Comité. À la page 82-17, je vous demandais comment le nouveau président de VIA s'entendait avec le nouveau président du CN sur un service-voyageurs mixte et l'utilisation des installations du CN. Je vous ai posé une question précise sur l'ordonnance 13 touchant le partage des coûts d'installation de votre nouveau matériel sur le territoire du CN. Pourriez-vous répondre ce matin parce que vous ne l'aviez pas fait la dernière fois et que nous avons manqué de temps? Pourriez-vous donc me donner une réponse directe aujourd'hui?

M. Franche: Monsieur le président, je suppose que l'on me demande en fait comment évoluent nos relations avec le président du CN à propos de 6313. C'est bien cela?

M. Harquail: Oui.

M. Franche: J'ai déjà dit que nous recevions maintenant beaucoup plus de renseignements et que nous pouvions ainsi commencer à poser des questions pertinentes sur certains des coûts. Vous pouvez donc nous féliciter de la collaboration du CN pour certaines de ces questions. Il est évident que les renseignements ne nous arrivent que depuis avril. Comme je vous l'ai dit, je dois avoir un entretien avec M. Leclair le 11 mai à ce sujet. Ce sera d'ailleurs la première fois que nous nous réunirons depuis que certains des renseignements nous arrivent. Je puis donc vous répondre positivement. Nos relations se sont améliorées.

M. Harquail: Car vous savez qu'il semblait que votre prédécesseur avait eu beaucoup de difficultés avec le prédécesseur de M. Leclair. Nous savons que l'on a finalement découvert certaines lacunes dans la structure même de votre société pour ce qui est des dispositions de partage de frais pour votre accès au réseau, l'utilisation des services de gares de voyageurs qui appartiennent au CN et de toutes ces installations, notamment de son personnel.

Pourriez-vous donc répondre directement et précisément aux questions que je vous ai posées sur la situation actuelle, la situation au début du mois de mai 1983? S'est-elle améliorée depuis la situation déplorable que nous avons constatée lors de

[Text]

Montreal as a committee with the then president, Dr. Bandeen, and your predecessor?

Mr. Franche: It is very difficult to make a comparison, Mr. Chairman, not having been there, except on what I read in the press. So I have to presume that it is better.

Mr. Harquail: Let me tell you, Mr. Chairman, then, to enlighten the witness—it was bad. It was very, very, serious. We brought those points to that meeting and I would be very surprised if you were not apprised of that or if you had not discovered it subsequently to your becoming the president of VIA.

It was serious and it was bad because it was becoming obvious, at that time, that VIA could not operate and succeed or, indeed, survive if that type of condition and agreement was to persist. I do not know that it has ever been effectively dealt with; I do not know that it has ever been satisfactorily resolved and that is what I would like to learn from you this morning.

Mr. Franche: I think . . .

The Chairman: Just to interrupt here, Mr. Franche . . .

From the point of view of testimony before this committee, Mr. Franche can testify to matters that have occurred since he has been president and chief executive officer of the corporation. He has no obligation to comment on what went on before, unless he has—I am talking now with regard to the relationship between individuals—unless he has first-hand knowledge of it, as a consequence of his assuming the position.

Mr. Franche.

Mr. Harquail: Well, excuse me, I do not think we have any difficulty here. We were not talking about personalities at any time. We are talking about issues.

The issue was that his predecessor had experienced serious difficulties in operating because of Costing Order R-6313 and because of the hardships that were placed on this new company called VIA. He has, effectively, taken over these responsibilities and there is no way that he could not have inherited this. I would like him just to tell us, and all Canadians, how he is doing with respect to balancing this—which, in my view, will be directly linked and related to the eventual successes and the continuance of the operation of VIA.

The Chairman: He is certainly free to comment on R-6313, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you very much.

The Chairman: I think he has already given some comments on it, but go ahead Mr. Franche.

Mr. Franche: I think, Mr. Chairman, quite rightly, I cannot comment on personalities. It would not be proper for me to do so and I am not knowledgeable.

Mr. Harquail: Excuse me . . .

The Chairman: You are the one who mentioned that.

Mr. Franche: Having said that, I think I can reflect some of the comments of my staff, generally, who are saying that the

[Translation]

notre réunion à Montréal avec l'ancien président, M. Bandeen, et votre prédécesseur?

M. Franche: Étant donné que je n'étais pas là, monsieur le président, il est très difficile de comparer. Je dois me contenter de ce que j'ai lu dans les journaux et vous répondre que je suppose que la situation s'est améliorée.

M. Harquail: Eh bien, monsieur le président, si le témoin ne le savait pas, la situation était déplorable. C'était extrêmement grave. Nous l'avons constaté lors de cette réunion et je serais très surpris que vous n'ayez pas été mis au courant ou que vous n'ayez pas découvert ce qu'il en était lorsque vous êtes devenu président de VIA.

La situation était grave parce que l'on s'apercevait alors que VIA ne pouvait fonctionner, ni réussir, ni même survivre dans les conditions prévues. Je ne sais pas si l'on a finalement bien résolu le problème et c'est justement ce que je vous demande ce matin.

M. Franche: Je crois . . .

Le président: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Franche . . .

Lorsqu'il comparaît devant notre Comité, M. Franche peut parler d'événements survenus depuis qu'il a assumé la présidence de la société, mais il n'est pas du tout obligé de parler de ce qui se passait auparavant et du genre de relations qui existaient sauf s'il était personnellement impliqué en assumant le poste.

Monsieur Franche.

M. Harquail: Je vous demande pardon, mais je ne crois pas que cela puisse poser des problèmes. Nous ne nous en prenons à personne en particulier. Nous parlions de points précis.

Je disais que son prédécesseur avait eu de grosses difficultés dues à l'ordonnance R-6313 et aux problèmes que rencontrait sa nouvelle société VIA. M. Franche a assumé la présidence et il est impossible qu'il n'ait pas en même temps hérité de ces problèmes. Je lui demande donc simplement de nous dire et de dire à tous les Canadiens comment il s'en tire car je crois que cela aura une incidence directe sur le succès et la poursuite éventuelle des activités de VIA.

Le président: Monsieur Harquail, M. Franche peut évidemment parler de R-6313.

M. Harquail: Merci beaucoup.

Le président: Je crois d'ailleurs qu'il a déjà fait quelques remarques à ce sujet, mais je l'invite à poursuivre.

M. Franche: Monsieur le président, je ne pense pas en effet pouvoir donner d'avis sur ceux qui m'ont précédé. Je ne suis d'ailleurs pas en mesure de le faire.

M. Harquail: Excusez-moi . . .

Le président: C'est vous qui en avez parlé.

M. Franche: Cela dit, je crois pouvoir conclure des observations de mes collaborateurs qu'en général, les relations entre le

[Texte]

relationship among CN, CP, and ourselves has improved over the last few months. I will leave for those the conclusion as to why this has happened, except that I think there is more discussion. We now are beginning to get this information; we are now able to discuss and to know, up to a point, why. There will be further meetings on this.

I do not want to leave committee members, Mr. Chairman, under the impression that it is all love and everything else. No, it is not. I mean, obviously, we have a corporate-to-corporate relationship which means that we have different points of view at times. So we go into discussions on this and we find solutions, sometimes within our R-6313, sometimes outside. At the moment we are completing a negotiation for the Cancar maintenance facilities which will be outside our R-6313s, and will be satisfactory to both parties. I think this is an indication of what we are trying to do, Mr. Chairman.

• 1010

Mr. Harquail: Mr. Chairman, let me be very clear and put it straight once and for all. I was not alluding to and did not have any interest in talking about personalities or anything and I certainly was not concerned about affection and love. That is not what I am talking about. I was talking about the business of operating a train, a passenger train service within VIA. I made reference, in starting out in my inquiry this morning, to the previous meeting, when, for whatever reasons, you either stayed away from it or did not get around to answering my question about that problem—specifically about 63-13. I clarified in starting my question this morning that you had not answered that question. I do not know the reason why you did not answer it then. I am trying again this morning to learn from you the strict business sense of—can you be efficient, can you survive under the present financial structures that were given to you in the setting up of VIA? One of the irritants, and one of the direct problems on those subsequent financial problems for operations with 63-13... I am trying to get a straight answer from you as to what the situation is today. That is all. I was trying to give the background, which I am sure you would have been aware of. This does not mean that I wanted to waste any time talking about the relationships between your predecessor and the previous president at CN. I am not interested in that at all. What I want to know today is what successes are you having in being able to deal with the hardships we found were put upon Via by 63-13, and what is the actual situation today for your efficient and successful operations on the financial side, in light of the 63-13?

Mr. Franche: Mr. Chairman, on 63-13, our two-year operating agreement was based on two years so that we could get, first of all, information we could discuss with the railroads and start, hopefully, to have another type of arrangement in two years' time. We would prefer something else, and I think probably the railroads would as well. We may not have the same objective or perception of what is going to come out of it, and this would be part of the discussion process. But, yes, we would like, within two years, to have something that is more tangible for both parties, themselves and ourselves, so that we

[Traduction]

CN, le CP et nous-mêmes se sont améliorées ces derniers mois. Je laisserai à ceux que cela intéresse le soin de l'expliquer, mais je puis dire que les pourparlers me semblent plus réguliers. Nous recevons maintenant des renseignements, nous pouvons en discuter et nous faire dans une certaine mesure expliquer les chiffres qui nous sont présentés. Nous avons prévu d'autres réunions à ce sujet.

Je ne voudrais pas que les membres du Comité aient l'impression que tout va maintenant pour le mieux dans le meilleur des mondes. Non. Il est évident que nous sommes deux sociétés distinctes et que nous avons des points de vue différents de temps à autre. Nous en discutons et essayons de trouver des solutions, quelquefois dans le cadre de R-6313, quelquefois à l'extérieur. À l'heure actuelle, nous achevons de négocier une entente pour les installations de maintenance Cancar qui dépassera R-6313, tout en restant satisfaisante pour les deux parties. Je crois que c'est un exemple de la tendance actuelle, monsieur le président.

M. Harquail: Monsieur le président, je veux que les choses soient très claires. Je ne cherchais absolument pas à parler de la personnalité des intéressés ni de quoi que ce soit d'autre, et je m'inquiétais bien peu de connaître l'affection qu'ils éprouvaient l'un pour l'autre. Ce n'est pas du tout la question. Je parlais de trains, d'un service-voyageurs VIA. J'ai, dès le début de mes observations, ce matin, fait allusion à la réunion précédente où, et je ne sais pas pourquoi, vous avez soit choisi de ne pas répondre, soit manqué de temps pour répondre à ma question au sujet de 6313. Dès le début de ma question, ce matin, j'ai précisé que vous n'aviez pas répondu. Je ne sais pas pourquoi. Je vous demande donc simplement, ce matin, du point de vue strictement commercial, si vous pouvez poursuivre vos activités dans le cadre financier qui vous a été imposé au moment où fut créé VIA. Un des problèmes très réels découlant de ces difficultés financières semblait être 63-13... J'essaie donc simplement de vous demander ce qu'il en est aujourd'hui. C'est tout. Je voulais simplement remettre la question dans son contexte, que vous n'ignorez certainement pas. Loin de moi l'idée de perdre mon temps à parler des relations entre votre prédécesseur et l'ancien président du CN. Cela ne m'intéresse absolument pas. Je veux simplement savoir si aujourd'hui, vous réussissez à résoudre les problèmes que rencontrait VIA à cause de 63-13, et si vous envisagez des résultats financiers possibles dans le cadre de 63-13.

M. Franche: Monsieur le président, à propos de 63-13, notre entente de deux ans prévoyait tout d'abord que nous discussions de certains chiffres avec les chemins de fer, afin d'envisager, d'ici deux ans, une autre formule. Nous préférierions en effet avoir quelque chose d'autre, et je pense que c'est également l'avis des chemins de fer. Peut-être n'avons-nous pas le même objectif, ni la même perception de ce que l'on peut attendre, et c'est pourquoi nous avons envisagé un processus de négociation. Nous souhaitons en effet, dans deux ans, pouvoir proposer quelque chose de plus tangible pour les uns et les autres, de

[Text]

can understand better our costs. This will be part of discussions that will occur during this two-year period. I just mentioned that the first meeting I will have—this whole issue of costing, methodology and so forth—will occur on May 11. I prefer to find another solution to this, and I think the railroads do too. We will see in due course. I guess at my next appearance the committee will, I am sure, want more information on this, but we prefer to eventually find another solution.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I certainly would want to accept that offer, and to pick up on Mr. Franche that, yes, we would like to make note of that now. We would request you to bring back some details of the progress you make in these negotiations, because we, too... obviously if we are going to have a passenger service in Canada we want you to succeed, and it has to be reasonable.

CN, of course, if it lives up to its ads as a business and wants to operate as a business... obviously they have been very tough. They have been hard-nosed business negotiators with you people and they have been consistent in this. What I would like to know about, in the Atlantic region, is new equipment, from Halifax to Montreal, Montreal to Halifax. We have had comments before, as well, by your predecessor, and since you have been the president, we have had some assurances. Can you comment this morning about the LRC equipment coming into service in the Atlantic region? Is there any timetable or targeting? Where we will see some of that equipment? I know the Minister of Transport, about a year ago now, made a statement in St. John, N.B. that it was coming in late 1983 or 1984. Can you comment specifically for us this morning on when we will see that new equipment being put into service in the Atlantic region?

• 1015

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think on the whole question of new equipment, and the only new equipment we have is LRC equipment, some of which is being produced right now, is, as I have previously mentioned to this committee, dependent on the availability of maintenance facilities. We have forwarded to the government our whole approach on maintenance facilities and until we know that funding is available or is not available for maintenance facilities, I cannot reassure members of this committee as to when this equipment will be available. It is tied to maintenance facilities.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, let me offer you then a suggestion that was put before. At the head of the Chaleur area, the Baie de Chaleur at the Gaspé region and New Brunswick region, we have excellent facilities in existence for CN in the roundhouse facilities, the capacity of machinists and other capable tradesmen, and experts in the field to offer you that maintenance. I am sure I would be remiss in my duties if I did not make that suggestion. No doubt you are aware of it, but your officials may want to discuss with the vice-president of Atlantic region for CN, Mr. R.G. Messenger, some suitable arrangement. It is about half-way between Halifax and Montreal at Campbellton, New Brunswick. They do have

[Translation]

sorte que nous comprenions mieux nos coûts. Cela fera partie des entretiens que nous devons avoir au cours de cette période de deux ans. J'ai dit que la première réunion au sujet du partage des frais, des méthodes de paiement, etc., aura lieu le 11 mai. Je préférerais trouver une autre solution, et les chemins de fer aussi. Nous verrons donc en temps voulu ce qui est possible. Je suppose que la prochaine fois que vous me convoquerez, vous souhaiterez avoir d'autres renseignements à ce sujet, mais je puis vous dire qu'à l'heure actuelle, nous préférierions trouver une autre solution.

M. Harquail: Monsieur le président, je puis tout de suite répondre à M. Franche qu'en effet, nous lui demanderons d'autres précisions à ce sujet la prochaine fois. Nous lui demanderons certains détails sur l'évolution de ces négociations, car il est évident que si nous voulons un service-voyageurs au Canada, nous souhaitons que vous réussissiez et que toute l'entreprise soit raisonnable.

Il est évident que si le CN veut fonctionner comme une entreprise privée... il lui faudra être très strict. Les négociateurs du CN ont toujours été très difficiles avec vous. Dans la région de l'Atlantique, prévoyez-vous du matériel nouveau entre Halifax et Montréal? Votre prédécesseur nous a parlé un peu de cela, et vous avez vous-même donné quelques indications dans ce sens. Pourriez-vous nous parler des LRC prévus dans la région de l'Atlantique? A-t-on arrêté certaines échéances? Où verra-t-on ce matériel? Je sais qu'il y a environ un an, le ministre des Transports a déclaré à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, que l'on pouvait attendre ce matériel pour la fin de 1983 ou en 1984. Pourriez-vous nous préciser ce matin quand ce nouveau matériel sera mis en route dans la région de l'Atlantique?

M. Franche: Monsieur le président, je crois que pour ce qui est du nouveau matériel, et nous n'avons que du matériel LRC comme nouveau matériel, dont une partie est encore en construction, tout dépend de la disponibilité des possibilités de maintenance. Nous avons présenté au gouvernement une proposition générale à ce sujet, et tant que nous ne saurons pas de combien de fonds nous pourrions disposer, je ne pourrais dire au comité quand le matériel sera mis en service. Tout est lié aux problèmes de maintenance.

M. Harquail: Monsieur le président, puis-je alors faire une suggestion, qui a d'ailleurs déjà été présentée? À la tête de la région de la Baie des Chaleurs, dans la région de la Gaspésie et du Nouveau-Brunswick, nous avons d'excellentes installations pour le CN, des machinistes et d'autres ouvriers extrêmement capables, et suffisamment d'experts sur le terrain pour vous offrir ces services de maintenance. Il me semble donc utile de vous répéter cette suggestion. Vous êtes probablement au courant, mais vos collaborateurs pourraient peut-être discuter de cette question avec le vice-président de la région de l'Atlantique pour le CN, M. R.G. Messenger. C'est environ à mi-chemin entre Halifax et Montréal, à Campbellton, au

[Texte]

facilities, equipment, and experienced personnel in place to offer you this kind of maintenance service. This would be one suggestion I would make. To get the specific answer from you, do you intend to put the LRC new equipment into service in that part of Canada?

Mr. Franche: Mr. Chairman, it is totally dependent, I am sorry, again on the maintenance facilities.

Mr. Harquail: This is a bit out of unison with what has been stated by the Minister of Transport and your predecessor. Also, I believe you gave a positive answer, an indication, that when the equipment was available, the LRC would be effectively implemented and utilized in the Atlantic region Halifax-Montreal run, as well as other runs in Canada. Are you changing your position on that now?

Mr. Franche: I do not think I have to go back to the testimony, Mr. Chairman, but, if I recall, in the cases of out west and out east we said we were tying it to the necessity of maintenance facilities. I have to maintain the equipment, and it is a specialized facility. We operated the LRC temporarily out of the Willow Brook GO Transit facility until March. We now have a facility in a building that at least could take the in consist maintenance out at Cancar. Thank God we had that, because we would have been in trouble otherwise. We have put forward to the government an approach to maintenance facilities across the country for all types of equipment in order to reduce our costs and to deploy our equipment properly. I can tell you I went to see the roundhouse. The one I saw was in Halifax and it cannot handle LRC equipment. I saw it myself, because the equipment is handled... It comes in with the locomotives and the coaches. It goes on pitted tracks—elevated, ventilated, with three levels. It is inspected and goes back out. This is what we have right now in Cancar in Montreal. If we did not have that we would be in extreme trouble, because this is a more sophisticated type of equipment. You just do not bring it in to a plain roundhouse.

Mr. Harquail: But surely...

The Chairman: Final question.

Mr. Harquail: But surely, Mr. Chairman, the planning went hand in glove when we ordered and purchased this equipment, so that we would have maintenance facilities. We know of the people who are looking for jobs. There are enough unemployed that we would want to be able to develop the facilities and be able to develop the facilities and engage these people and train them to service this equipment. I just cannot believe that this cannot be done. I am sure it could be done in Halifax, and I am convinced it could be done in Campbellton. Can you then report back to us on this point at some convenient occasion as to what progress you are making in eastern Canada with respect to developing adequate maintenance facilities?

Could you just comment about the arrangement on operating with respect to the running trades? There is a delicate arrangement there. You pay CN to operate your equipment. You provide a passenger service. You are the administrators,

[Traduction]

Nouveau-Brunswick. Il y a des installations, du matériel et du personnel expérimenté pour ce genre de service de maintenance. Je vous fais donc cette suggestion. Plus précisément, avez-vous l'intention de mettre le nouveau matériel LRC en service dans cette région du Canada?

M. Franche: Monsieur le président, je suis désolé de devoir répéter que tout dépend des possibilités de maintenance.

M. Harquail: Ce n'est pas tout à fait ce qu'a déclaré le ministre des Transports, ni votre prédécesseur. Je crois d'autre part que vous avez indiqué que lorsque le matériel serait disponible, le LRC serait mis en service et utilisé dans la région de l'Atlantique, sur le parcours Halifax-Montréal, ainsi que sur d'autres lignes au Canada. Avez-vous changé d'avis?

M. Franche: Je ne pense pas devoir me reporter au témoignage que j'ai donné, monsieur le président, mais je me souviens que pour l'Ouest et l'Est, nous avons déclaré que tout dépendait des possibilités de maintenance. Il faut en effet entretenir le matériel, et cela nécessite des services spécialisés. Nous avons temporairement utilisé les installations de GO Transit, à Willow Brook, pour le LRC. Après mars, nous avons pu disposer d'installations dans un bâtiment qui, au moins, a permis de compléter les possibilités dont nous disposions à Cancar. Heureusement que nous avons eu cela, car nous aurions autrement eu beaucoup de difficultés. Nous avons présenté au gouvernement un projet touchant la maintenance pour l'ensemble du pays et pour tous les types de matériel, de façon à diminuer nos coûts et à mieux déployer ce matériel. Je vous assure que je suis allé voir les installations dont vous parlez, du moins à Halifax, et je puis vous dire que cela ne permettrait pas d'effectuer la maintenance nécessaire pour le matériel LRC. J'y suis allé moi-même, et le problème est que le matériel... Il y a les locomotives et les wagons. Cela arrive sur des voies perforées, relevées, ventilées, à trois niveaux. L'inspection faite, tout ressort. C'est ce que nous avons à l'heure actuelle à Montréal, à Cancar. Sans cela, nous aurions des difficultés énormes, car il s'agit de matériel plus complexe. On ne peut pas se contenter de conduire le train à la rotonde.

M. Harquail: Mais il est sûr...

Le président: Dernière question.

M. Harquail: En tout cas, monsieur le président, on peut supposer que lorsque nous avons commandé et acheté ce matériel, on avait pensé aux problèmes de maintenance. Nous savons que beaucoup cherchent du travail. Il y a suffisamment de chômeurs pour trouver du monde à former à ces techniques de maintenance. Je ne peux pas croire que c'est impossible. Je suis sûr que l'on pourrait y parvenir à Halifax, et convaincu que c'est également possible à Campbellton. Pourriez-vous alors nous dire ultérieurement ce qu'il en est pour l'Est du Canada?

Pourriez-vous également nous dire quelques mots sur l'entente que vous avez avec le CN pour conduire vos trains? Il s'agit d'une entente assez spéciale, puisque vous offrez le service-voyageurs, vous administrez ce service, vous avez du

[Text]

you have some staff. But what linkages do you have, as president of VIA, with, for example, the running trades, the engineer, the operators in the cab, and the conductor of the train in terms of the operating rules? Do you have any comment or input on that? Or do you contract from CN that they are totally—100%—responsible for the running-trades?

• 1020

Mr. Franche: We contract that out under the operating agreement—under R-6313—whereby the locomotive engineers in the cab and the conductor, the trainman and brakeman are employees of CN or CP, depending on the arrangements in which tracks are running over. The rules and the running orders all come from CN as to when a train leaves and so forth. You get your orders to take off and they are all from CN—that is their responsibility. Our only staff on those trains are what we call OBS—onboard services—which are porters, waiters and staff that take care of the coffee, sandwiches and things like that. That is the type of staff, plus off-train staff, of course.

Mr. Harquail: So, on the allocation of work and time for engineers in the running-trades, in those areas that you say are contracted by CN, you have no input or nothing to say as to where they originate from or where they are designated—as to what regions or divisions they work out of, in terms of allocation of work when they are operating VIA trains?

Mr. Franche: When the . . . put it this way so not to mislead. The selection of the employees is CN's or CP's responsibility—who they call; who is the spare board. When it comes to where we terminate trains and where we start trains, we tell CN our needs—when we would like to run the train from there to there or this type of equipment from there to there. That is our need. From there, they have to call staff and staff the trains. They do the staffing at that stage.

Mr. Harquail: You have no input as to where these men originate from?

Mr. Franche: Where they call them from? No.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to continue on with what Mr. Harquail obtained from Mr. Franche. Do you mean to tell me that the ordering . . . when the first 10 LRC sets were ordered, there was nothing in the planning, no allowances made for the provision of the required maintenance facilities for those sets as and when they came on stream?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think one has to recall that, first of all, the order for VIA equipment came, I think, just prior to VIA existing. First of all, we inherited and started the order. The requirements for maintenance were not known. I have to say that in the books of the company that I have found no project that approved maintenance facilities to be built to supply these things. That is why temporary arrangements were made with GO Transit when they arrived.

[Translation]

personnel, mais je ne sais pas quels sont, à titre de président de VIA, vos pouvoirs sur les ingénieurs, les opérateurs, les conducteurs ou les contrôleurs. Avez-vous votre mot à dire à ce sujet? Ou en vertu de vos contrats, le CN est-il responsable à 100 p. 100 du personnel roulant?

M. Franche: En vertu de l'accord cadre—en vertu du règlement 6313—les chauffeurs, le contrôleur, le cheminot et le garde-frein sont des employés du CN ou du CP, selon les voies empruntées, et selon les accords conclus entre les deux compagnies de chemins de fer. Tous les ordres et toutes les instructions sont donnés par le CN. Les ordres de départ sont donnés par le CN, c'est sa responsabilité. Notre seul personnel à bord de ces trains est celui affecté aux prestations de services: les porteurs, les serveurs, le personnel affecté à la vente ambulante de café, de sandwiches, etc. Plus le personnel non roulant, bien entendu.

M. Harquail: Donc, en matière de répartition du travail, de régions de travail, de changements d'équipages, même si ces chauffeurs, par exemple, conduisent des trains de VIA Rail, puisqu'ils sont des employés du CN, vous n'avez rien à dire?

M. Franche: Permettez-moi de présenter la chose ainsi, pour qu'il n'y ait pas de malentendu. C'est le CN ou le CP qui a la responsabilité de choisir les employés et de prévoir des équipes de remplacement. Par contre, c'est nous qui dictons l'itinéraire de nos trains au CN, ainsi que le type de matériel que nous voulons. Ensuite, c'est à ce dernier de fournir le personnel nécessaire.

M. Harquail: Vous n'avez rien à dire quant au lieu d'origine de ces employés?

M. Franche: Qui ils font venir? Non.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poursuivre sur les questions posées par M. Franche. Voulez-vous dire que lorsque vous avez passé votre commande . . . lorsque les dix premiers trains LRC ont été commandés, rien n'était prévu pour les installations nécessaires à l'entretien de ce matériel?

M. Franche: Monsieur le président, je crois qu'il ne faut pas oublier que tout d'abord, la commande de matériel pour VIA a été passée tout juste avant l'entrée en existence de VIA. Nous avons hérité de cette commande. Les besoins en entretien étaient inconnus. Je dois dire que dans les livres de la compagnie, je n'ai trouvé aucun projet approuvé d'installations d'entretien devant être construites pour fournir ces services. C'est la raison pour laquelle des dispositions temporaires ont été prises avec GO Transit.

[*Texte*]

Why that occurred that way, I do not know. There was no provision at that time for specialized facilities. Was it that those at that time, not being that familiar with the equipment, did not know what was required? Was it that they said they would come back later on and ask for maintenance facilities once they knew? I am sorry, but I cannot enlighten the committee on that.

I must say it is obvious that we need specialized facilities and we have put that together. Our approach is—again, not to mislead the committee—that we want modern maintenance facilities, not only for the LRC however but for all trains, because there is a lot of productivity gains to be obtained from that.

Mr. Benjamin: To this date has VIA Rail made any submission to the government or to CN-CP for the construction of specialized facilities to be in place over the next two or three years? Or is VIA Rail going to build one and operate their own? You are going to end up with 20 LRC sets, as well as the conventional equipment, and good Lord, that would be like a farmer buying a combine with no place to fix it.

• 1025

Mr. Franche: Mr. Chairman, yes, we have submitted our proposal to the Minister of Transport and it is being considered at the moment.

Mr. Benjamin: How long ago?

Mr. Franche: I would say about a month ago.

Mr. Benjamin: That will be for next year's estimates.

Mr. Franche: No, I think, Mr. Chairman, we have, in our own estimates, amounts of money for the first two facilities—for Toronto and Montreal. Some of it will be for this year and hopefully some of it will be for next year.

Mr. Benjamin: And it will be a facility that VIA Rail owns and operates, or one of the railways?

Mr. Franche: We are approaching it as a facility that VIA Rail would own. We are proposing it on land that belongs to the CN, mind you, because it has to be tied to tracks obviously. We are proposing, as in Cancar, that we can make arrangements with CN hopefully to supply labour to us under contract—as we do at Cancar at the moment. Therefore, we would have the control over the facility, while we would let the labour from CN, experienced in this field, do the maintenance on the equipment itself.

Mr. Benjamin: Fine, I am glad to hear you are moving in that direction. I understand when we were . . .

The Chairman: May I interject, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: By all means.

The Chairman: How much are those estimates, Mr. Franche?

[*Traduction*]

Pourquoi cela s'est-il passé ainsi, je n'en sais rien. Aucune installation spécialisée n'était prévue. Est-ce parce qu'à l'époque, ne connaissant pas bien ce matériel, ils ne savaient pas ce qu'il fallait? Avaient-ils décidé d'en reparler plus tard, après s'être familiarisés avec ce matériel? Je m'excuse, mais je ne peux vous éclairer.

Il est absolument évident que nous avons besoin d'installations spécialisées, et nous avons pris des dispositions. Une fois de plus, pour être certain qu'il n'y a pas de malentendu, je répète que nous voulons des installations d'entretien modernes non seulement pour les LRC, mais également pour tous les trains, car cela ne peut entraîner que des gains de productivité.

M. Benjamin: La société VIA Rail a-t-elle fait des demandes au gouvernement, ou au CN-CP, pour la construction d'installations spécialisées au cours des deux ou trois prochaines années? Ou VIA Rail va-t-elle construire et exploiter ses propres installations? Vous allez vous retrouver avec 20 LRC, en plus du matériel ordinaire, et grand Dieu, c'est comme si un agriculteur achetait une moissonneuse-batteuse sans endroit pour la réparer.

M. Franche: Monsieur le président, oui, nous avons soumis notre proposition au ministre des Transports, et elle est en ce moment étudiée.

M. Benjamin: Quand?

M. Franche: Je dirais il y a environ un mois.

M. Benjamin: Cela figurera dans le budget de l'année prochaine.

M. Franche: Non, je crois que notre budget contient des crédits pour les deux premières installations, à Toronto et à Montréal. Nous en dépenserons une partie cette année, et nous espérons qu'il nous en restera encore un peu l'année prochaine.

M. Benjamin: Et cette installation appartiendra à VIA Rail ou à un des chemins de fer?

M. Franche: Nous voudrions que VIA Rail en soit propriétaire. Nous en proposons la construction sur du terrain appartenant au CN, bien entendu, car il faut être relié aux réseaux ferrés. Comme dans le cas de Cancar, nous proposons que le CN nous fournisse la main-d'œuvre sous contrat—c'est ce que nous espérons—comme nous le faisons pour Cancar en ce moment. Par conséquent, nous serons propriétaires de l'installation, mais nous laisserons à la main-d'œuvre expérimentée du CN le soin de procéder à l'entretien du matériel même.

M. Benjamin: Très bien, je suis heureux que vous optiez pour cette solution. Je crois comprendre que lorsque nous étions . . .

Le président: Puis-je vous interrompre, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Je vous en prie.

Le président: À combien se montent ces crédits, monsieur Franche?

[Text]

Mr. Franche: For? Sorry, for what?

The Chairman: You said, if I understood you correctly, you said you provided estimates for two facilities—one in Montreal and one in Toronto. How much?

Mr. Franche: I will give you that in a minute. I will not be too long. A total for the two facilities—I am not thinking of total costs right now—in the budget for this year is \$56 million.

The Chairman: Would you anticipate the facilities in the east and the west to be in the same cost-range?

Mr. Franche: No, again, I am sorry, Mr. Chairman, I am giving you the amount we put in the budget for what we hope is to start Toronto this year and to start Montreal next year and to do the engineering on Montreal this year. This is what we call the soft costs—\$56 million. The facilities out in the other centers would be not of the same magnitude, because there is not the same number of trains; not the same workloads obviously. But, they are not in the 1983 budget.

The Chairman: Then what would be the total cost of those two facilities? Do you have an estimate of the total cost? If the soft costs are \$56 million, we must be talking about a billion dollars.

Mr. Franche: No, the total costs, as we estimate them at the moment, for Montreal and Toronto are \$245 million in current dollars. That is on the presumption that we spend some of it in 1983, some of it in 1984, and some of it in 1985.

The Chairman: Thank you, Mr. Franche.

I will make up your time, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Franche, I take these facilities will be the specialized ones that will be able to handle your new equipment. Will it also be able to handle the conventional equipment or will you continue to have that serviced or maintained in the railway shops?

Mr. Franche: Mr. Chairman, our approach is that it will handle all equipment—conventional and the new type. The advantage of doing it at new sites is we reduce switching costs.

Mr. Benjamin: So you will be able to do conventional equipment as well?

Mr. Franche: Everything.

Mr. Benjamin: In 1982-83 your capital budget was \$139,500,000. What did that all go for? Did it all go for LRC payments or was there any other capital?

Mr. Franche: I will try, Mr. Chairman, to get close to that figure. Remember we operate on different fiscal years.

• 1030

In 1982 it went mainly for LRC equipment, back-shopping, which has been really redoing some of the equipment that was

[Translation]

M. Franche: Pardon, les crédits de quoi?

Le président: Si je vous ai bien compris, vous avez dit avoir des crédits pour deux installations, celle de Montréal et celle de Toronto. Combien cela fait-il?

M. Franche: Je vais vous le dire dans une minute. Cela ne prendra pas longtemps. Le total pour ces deux installations—il ne s'agit pas du coût total actuellement—mais le total dans le budget de cette année est de 56 millions de dollars.

Le président: Pensez-vous que les installations dans l'Est et dans l'Ouest coûteront à peu près la même chose?

M. Franche: Non, je m'excuse encore une fois, monsieur le président, je vous ai donné le montant que nous avons inscrit dans le budget pour ce que nous espérons pouvoir commencer à Toronto cette année et commencer à Montréal l'année prochaine, ainsi que les plans pour Montréal cette année. Ces 56 millions de dollars correspondent aux premières dépenses. Les installations dans les autres centres ne seront pas de la même importance, car le nombre de trains n'étant pas le même, la charge de travail ne sera de toute évidence pas la même. Cependant, elles ne figurent pas dans le budget de 1983.

Le président: Quel sera alors le coût total de ces deux installations? Avez-vous une idée du coût total? Si les premières dépenses représentent 56 millions de dollars, il faut au moins tabler sur un milliard de dollars.

M. Franche: Non, les coûts totaux, selon nos estimations actuelles, pour Montréal et Toronto, se montent à 245 millions de dollars courants. Ceci en supposant que nous dépensions une partie de cette somme en 1983, une partie en 1984, et une autre en 1985.

Le président: Merci, monsieur Franche.

Je vais le soustraire de votre temps, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Franche, je suppose que ce seront des installations spécialisées pour l'entretien de votre nouveau matériel. Pourront-elles également assurer l'entretien de votre matériel ordinaire, ou continuerez-vous à le faire faire dans les ateliers des compagnies de chemins de fer?

M. Franche: Monsieur le président, nous aimerions pouvoir y entretenir le matériel ordinaire et le nouveau matériel. Cela présenterait l'avantage de réduire les coûts.

M. Benjamin: Vous pourrez donc également assurer l'entretien du matériel ordinaire?

M. Franche: De tout le matériel.

M. Benjamin: En 1982-1983, votre budget de financement était de \$139,500,000. À quoi a-t-il servi? A-t-il servi uniquement à payer les LRC ou avez-vous eu d'autres dépenses?

M. Franche: Je vais essayer d'être aussi précis que possible. N'oubliez pas que notre année financière n'est pas la même.

En 1982, cela a servi essentiellement au matériel LRC; on a en fait réparé certains équipements anciens et à coup sûr

[Texte]

rather old, refurbishing, and, I think, certainly improving the type of facilities we are offering our customers. Some of that money was spent on the engineering of the maintenance facility—mainly the one for Toronto—and infrastructure costs.

Mr. Benjamin: Could you give me just a rough breakdown?

Mr. Franche: Okay.

Mr. Benjamin: What went for the LRC--

Mr. Franche: Okay. \$46 million for the LRC in 1982; \$40 million for back-shopping in 1982; \$6 million for infrastructure, and we had another \$2 million, sorry, for the 1978 purchase of LRC. I guess that was a final payment to be added to the other one. Maintenance facilities took \$7 million; information systems—\$3 million. CN debt: We paid \$9 million back to CN on the old equipment that we bought from them.

Mr. Benjamin: Okay. What would be your best estimated breakdown for the \$182 million for this year?

Mr. Franche: The \$182 million, to start with Mr. Chairman, from VIA's point of view, is \$216 million. That is because we are funding about \$35 million—I hope my figures just roughly balance out there—from internally-generated funds, as depreciation accumulated and so forth. This leaves \$182 million. Okay, that money is spent as follows. I will give you just the biggest figures: back-shopping is \$57 million; LRC purchase, that is the second order, is \$66 million; maintenance facilities is \$56 million; stations is \$5 million; infrastructure is \$7 million; CN debt repayment is \$11 million. That is the last repayment—in fact they have just been repayed. All of the equipment now has been paid to both railroads. I think that . . . if you want all the individual, I can give you . . .

Mr. Benjamin: All right now, what I am getting at is there is no additional . . . the 10 original sets of LRC's that were ordered, have they all been delivered?

Mr. Franche: Yes, sir.

Mr. Benjamin: And the 10 sets more that are ordered, when are they being delivered?

Mr. Franche: They are delivered in two means: locomotives first, to replace some of our existing locomotives and therefore reduce some of our costs to haul conventional equipment; and secondly, the coaches. We just had a meeting this week with Bombardier. The first locomotive will be delivered in June.

Mr. Benjamin: So, it is over the course of . . . from June of this year until, probably, the end of next year?

Mr. Franche: But, I think that I would like to explain this first of all. The locomotives come first and then the coaches start coming in. Locomotives will finish, I think, by the end of 1983—beginning of 1984—and coaches by the end of 1984 or beginning of 1985.

[Traduction]

amélioré le genre de services que nous offrons à nos clients. Une partie de ces fonds ont servi à l'ingénierie, surtout pour Toronto, et à l'infrastructure.

M. Benjamin: Pourriez-vous me donner une ventilation approximative?

M. Franche: Oui.

M. Benjamin: Combien a-t-on dépensé pour le LRC?

M. Franche: En 1982, 46 millions de dollars pour le LRC; 40 millions de dollars pour les réparations d'atelier; 6 millions de dollars pour l'infrastructure, et deux autres millions pour l'achat, en 1978, de LRC. Je crois que c'était la somme finale à payer. Les services de maintenance représentent 7 millions de dollars; les systèmes d'information, 3 millions. Dette au CN: nous avons remboursé 9 millions de dollars sur le matériel ancien que nous lui avons acheté.

M. Benjamin: D'accord. Quelle ventilation prévoyez-vous pour les 182 millions de dollars de cette année?

M. Franche: Tout d'abord, monsieur le président, du point de vue de VIA, il s'agit de 216 millions de dollars. En effet, nous finançons environ 35 millions de dollars—j'espère que mes chiffres sont à peu près exacts—de l'intérieur, en amortissements, etc. Cela laisse 182 millions de dollars. Voici donc comment se répartissent les dépenses, et je ne vous donnerai que les chiffres les plus importants: réparations d'atelier, 57 millions de dollars; achat de LRC, deuxième commande, 66 millions de dollars; services de maintenance, 56 millions de dollars; gares, 5 millions; infrastructure, 7 millions; remboursement de la dette au CN, 11 millions. C'est le dernier remboursement, et il vient d'ailleurs d'être fait. Tout le matériel a maintenant été payé aux deux compagnies de chemins de fer. Si vous voulez tous les chiffres individuellement, je puis . . .

M. Benjamin: Non, cela va; ce que je vois, c'est qu'il n'y a pas de . . . les 10 commandes initiales de LRC ont-elles été livrées?

M. Franche: Oui, monsieur.

M. Benjamin: Et les 10 autres, quand seront-elles livrées?

M. Franche: En deux étapes: les locomotives, tout d'abord, pour remplacer certaines de nos locomotives actuelles, et ainsi diminuer quelque peu nos coûts pour tirer le matériel ordinaire; deuxièmement, les wagons. Nous venons d'avoir, cette semaine, une réunion avec Bombardier. La première locomotive sera livrée en juin.

M. Benjamin: C'est donc au cours de . . . de juin prochain à environ la fin de l'année prochaine?

M. Franche: Je crois qu'il faut d'abord que j'explique quelque chose. Les locomotives viennent d'abord, et nous recevons ensuite progressivement les wagons. Les locomotives devraient toutes être livrées, si je ne m'abuse, à la fin de 1983, ou au début de 1984, et les wagons à la fin de 1984, ou au début de 1985.

[Text]

Mr. Benjamin: All right, nothing has happened yet, then, on ordering any other equipment for the transcontinental trains in... from here to Vancouver, Montreal to Vancouver, or Montreal to Halifax. There is nothing developing on that yet?

Mr. Franche: No, all we have in the budget is about \$1.3 million for pre-engineering—looking at it from a type of equipment required.

Mr. Benjamin: So we cannot look to getting any LRCs and we cannot look to getting any new conventional equipment in western or Atlantic Canada before about 1985, then?

Mr. Franche: I think the development of transcontinental equipment is going to take quite a bit of time. It is quite a new type of equipment. I would agree with you on that. On the other part, it is dependent on the maintenance facilities.

Mr. Benjamin: Are you doing anything about getting maintenance facilities for both LRC, conventional and transcontinental equipment—planning, engineering and getting ready to have something in place somewhere in Atlantic Canada and somewhere in Western Canada for the day when you have that equipment out there?

Mr. Franche: We have a total proposal for, I believe, six maintenance facilities across the country and we have some engineering done on different sites. And, that is... a total report has been given to the government on this.

• 1035

Mr. Benjamin: Can you give it?

The Chairman: Can you give it to the committee?

Mr. Franche: I would. If the minister wants to give it to you, I do not know. I transmitted it to the minister—let us put it that way.

Mr. Benjamin: We have to ask him for it then?

Mr. Franche: Yes.

Mr. Benjamin: So much for all the grandiose announcements, Mr. Chairman. Ever since the first year of VIA Rail... about all this new equipment that was going to be on stream. There would be LRCs in western Canada and Atlantic Canada. The first 10 sets were to be divided up. You know, two of them to go to Atlantic, and three of them out west, and five in the corridor, and that got thrown out. Now we are going to wait another—I predict it will be four or five years at least, if and when we ever get that equipment.

Mr. Chairman: I would like to ask Mr. Franche—just using the estimates book for 1983-1984: \$568.4 million for operations... How much of that would be paid to CN and CP? If it would be easier for you, let us take 1982-1983: \$461.3 million. How much of that went to CN and CP?

Mr. Franche: Again, Mr. Chairman, I think that is—we will have to be careful first of all between the calendar year and the fiscal year.

[Translation]

M. Benjamin: D'accord; il n'y a encore eu aucune commande d'autre matériel pour les trains transcontinentaux... d'ici à Vancouver, de Montréal à Vancouver, ou de Montréal à Halifax. Il n'y a rien de neuf là-dessus?

M. Franche: Non, tout ce que nous avons dans le budget, c'est environ 1.3 million de dollars de travaux d'ingénierie préliminaires pour examiner le genre de matériel requis.

M. Benjamin: On ne peut donc envisager d'acheter des LRC ni d'autre matériel ordinaire dans l'Ouest ou dans la région atlantique avant 1985?

M. Franche: Je crois qu'il faudra attendre encore un certain temps avant de décider de nouveaux trains transcontinentaux. C'est du matériel très nouveau. Je suis d'accord avec vous. Pour le reste, cela dépend des possibilités de maintenance.

M. Benjamin: Faites-vous quoi que ce soit au sujet de la maintenance à la fois pour le LRC, pour le matériel ordinaire et transcontinental—planifiez-vous les choses, vous préparez-vous à avoir le nécessaire quelque part dans la région atlantique du Canada, d'une part, et dans l'Ouest du Canada, d'autre part, le jour où le matériel sera prêt?

M. Franche: Nous avons fait une proposition globale qui représente, si je ne m'abuse, six centres de maintenance dans le pays, et nous avons également effectué certains travaux d'ingénierie sur différents sites. Le rapport global a été soumis au gouvernement.

M. Benjamin: Pouvez-vous le communiquer?

Le président: Pouvez-vous le communiquer au comité?

M. Franche: Oui, si le ministre veut vous le passer, je ne sais pas. Je l'ai transmis au ministre, si vous voulez.

M. Benjamin: Vous voulez alors que nous le lui demandions?

M. Franche: Oui.

M. Benjamin: Eh bien, voilà pour toutes ces annonces grandioses, monsieur le président. Depuis la première année de VIA Rail, on parle de tout ce nouveau matériel qui doit être mis en service. On dit qu'il y aura des LRC dans l'Ouest du Canada et dans la région atlantique. Les 10 premières commandes devaient être divisées. Deux devaient aller dans la région de l'Atlantique, trois dans l'Ouest, et cinq dans le couloir, et tout a été abandonné. Maintenant, il va nous falloir attendre, je pense que ce sera au moins quatre ou cinq ans, si nous devons jamais avoir ce matériel.

Monsieur le président, je demanderais donc à M. Franche, en se reportant au budget de 1983-1984: 568.4 millions de dollars pour les opérations, de nous dire ce que l'on paiera au CN et au CP. Si c'est plus facile pour vous, prenons 1982-1983: 461.3 millions de dollars. Combien est allé au CN et au CP?

M. Franche: Là encore, monsieur le président, je crois qu'il faut tout d'abord faire la distinction entre l'année civile et l'année financière.

[Texte]

The Chairman: Okay.

Mr. Franche: Secondly, we do not have the annual invoice yet—or what is often referred to as thirteenth bill—for 1982. So we have had to make provisions as to what those expenses will be. So it becomes extremely difficult. We are supposed to get the annual invoice, technically, by tomorrow. I know they are trying, because our agreement says by the end of April.

Mr. Benjamin: Later in the day could you give me a figure for 1982-1983? What was paid to CN and CP for operations under your operations budget? And what can you expect to be paying an estimate for 1983-1984?

And a final question, Mr. Chairman. The CTC study said VIA could save \$40 million a year if it could pay CN and CP, based on the same costing system used by AMTRAC in the United States. Your predecessor thought this was probably a very low or very conservative figure. Have you looked into that? Do you agree that if you could have the same costing formula as Amtrak, that it would mean less cost for VIA Rail?

Mr. Franche: At this stage, Mr. Chairman, I cannot agree or disagree with the figures quoted by the Canadian Transport Commission, except that I have to assume that they are quite knowledgable, because they know very well the methodology of costing of our 6313. But based on the very principle of long term variable cost, versus strictly avoidable costs, obviously there is a difference between the two, and the American system of Amtrak is probably less costly on principle. The figures quoted, then, would probably be the type of reductions that would occur.

There may be other types of approaches. We are, I think, at the moment—as I have mentioned previously—doing some work with the railroads in order to reduce some costs; outside of a costing methodology there is a way that you address your costs. Where can we reduce costs together? Some of this is going on right now, so there could be other reductions.

Mr. Benjamin: Well, are you not going to be fighting for something like what Amtrak has?

Mr. Franche: We will go to what is the most appropriate way of doing it. I am not sure about Amtrak. It may be a very valid point, and it would be useful to us if we had that. I think we are right back into the legislation problem. What is legislation? We cannot fight for something when we do not have certain types of powers. Depending on the powers, or the will of Parliament as to what it gives VIA, gives CN, and gives CP . . . if they are right, we will work it out.

Mr. Mazankowski: What are you talking about? The rule of the government is nonsense.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Okay, Mr. Chairman. Put me down for another round.

The Chairman: Will do. Mr. Ellis.

[Traduction]

Le président: Oui.

M. Franche: Deuxièmement, nous n'avons pas encore la facture annuelle, ou ce que l'on appelle souvent la 13^e facture, pour 1982. Il nous a donc fallu deviner ce que seraient ces dépenses. C'est donc extrêmement difficile. Nous sommes censés recevoir la facture annuelle d'ici à demain. Je sais qu'ils essaient, car c'est ce qui est prévu dans notre entente, ce doit être la fin d'avril.

M. Benjamin: Pourriez-vous me donner, un peu plus tard dans la journée, un chiffre pour 1982-1983? Qu'a-t-on payé au CN et au CP dans votre budget réservé aux opérations? Que prévoyez-vous devoir payer en 1983-1984?

Dernière question, monsieur le président. L'étude de la CCT indique que VIA pourrait économiser 40 millions de dollars par an si la société payait le CN et le CP en se fondant sur le même système de partage des coûts que l'AMTRAC, aux États-Unis. Votre prédécesseur estimait que c'était probablement là un chiffre très bas. Avez-vous examiné la question? Convenez-vous que si vous pouviez obtenir la même formule de partage des coûts que AMTRAC, cela coûterait moins cher à VIA?

M. Franche: Pour le moment, monsieur le président, je ne puis dire si je suis d'accord ou pas sur les chiffres cités par la Commission canadienne des transports, sauf que je dois supposer qu'elle s'y connaît, car elle est très au courant de la méthode de partage prévue dans notre 6313. Pour ce qui est du principe du coût variable à long terme, par rapport au coût strictement évitable, il est évident qu'il y a une différence entre les deux et que le système américain de AMTRAC est probablement, en principe, moins coûteux. Les chiffres donnés sont donc probablement le genre de diminution que cela pourrait représenter.

Il y a peut-être d'autres formules. À l'heure actuelle, et je l'ai déjà dit, nous étudions avec les chemins de fer la façon de diminuer certains coûts; en-dehors de la méthode de partage, on peut envisager la question de différentes façons. Où peut-on diminuer les coûts ensemble? Nous étudions cela à l'heure actuelle, si bien que l'on peut envisager d'autres réductions.

M. Benjamin: Bien, n'allez-vous donc pas demander quelque chose comme AMTRAC?

M. Franche: Nous demanderons ce qui nous semble le plus approprié. Je ne connais pas exactement la situation de AMTRAC. C'est peut-être une très bonne idée, et elle nous serait peut-être utile. Nous en sommes revenus en fait au problème législatif. Qu'est-ce que la loi? Nous ne pouvons essayer d'obtenir quelque chose sans disposer de certains types de pouvoirs. Selon les pouvoirs dont nous disposons, ou selon la volonté du Parlement quant aux pouvoirs accordés à VIA, au CN et au CP . . . nous pourrions ou non régler ces problèmes.

M. Mazankowski: De quoi parlez-vous? La règle du gouvernement est ridicule.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: D'accord, monsieur le président. Redonnez-moi la parole au prochain tour.

Le président: D'accord. Monsieur Ellis.

[Text]

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I agree with my colleague, Mr. Mazankowski: It is not the will of Parliament. If Parliament had a chance to do this we would have straightened the whole damn thing up years ago. But that is another story.

• 1040

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I was going to caution my colleagues from New Brunswick and Saskatchewan not to be too excited about LRCs coming into their parts of the world, because—is it not true, Mr. Franche, that the damned things are still all coming apart? I do not ride the train all that often. I would like to. And I think you will recall that the last time you were here I mentioned problems. Just a few weeks ago, one of the new LRCs on the main line between Brockville and Belleville, a train that was coming from Ottawa, stopped dead in the middle of the tracks. All the lights went out and the surprise was that no one got very excited, because everyone said that they do it all the time. And sure enough, it sat there with no lights, until another train was brought up an hour later and took all the people off, or most of the people off—we never did find out what happened to the rest of them who had to stay on—and got into Belleville an hour and a quarter late. Are the LRCs still as accident-prone, as regards breakdowns, as they were when you first bought them, or is there indeed some improvement from that time?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I can report to the committee that in the last month we have had tremendous results. I am sorry to put it this way.

I just finished a meeting the day before yesterday, again with our staff and with the Bombardier people. They have completed the retrofit on cars, which had difficulties. This is a new type of equipment; it is really developmental equipment. The equipment is performing very well. It is not perfect; we will not say that. We still have a problem on the locomotive, and it had to do with certain types of computer cards, on printed circuits, and—question of expansion. We have just had five sets of these new cars delivered this week. They are being installed on the locomotives; they are producing them and we are getting first priority on obtaining these computer cars for the locomotives.

That is probably part of the difficulty that the hon. member has referred to. We have had quite a bit of difficulty this winter. Our on-time performance on Montreal-Toronto is pretty bad; it is a lot better now in the last, I would say, about six weeks. I think it is also tied to the new temporary facility of Cancar in Montreal and the type of quality that the employees are doing in terms of maintaining the equipment. It is a lot better now, so I am pleased at least to report that.

Mr. Benjamin: Jack, will you allow a couple of supplementary questions?

Mr. Ellis: Of course.

The Chairman: Mr. Benjamin.

[Translation]

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Je conviens avec mon collègue, M. Mazankowski, que cela n'a rien à voir avec la volonté du Parlement. Si le Parlement avait quelque pouvoir là-dessus, nous aurions réglé toute cette question depuis des années. Mais c'est une autre histoire.

M. Ellis: Monsieur le président, je voulais inviter mes collègues du Nouveau-Brunswick et de la Saskatchewan à ne pas trop s'impatisser à propos des LRC dans leurs régions, car, n'est-il pas vrai, monsieur Franche, que ces salles machines continuent de tomber en panne? Je ne prends pas le train très souvent. Je le voudrais bien. Vous vous rappelez peut-être que la dernière fois que vous êtes venu ici, j'ai déjà parlé de problèmes. Il y a quelques semaines, un des nouveaux LRC sur la ligne principale entre Brockville et Belleville, un train qui venait d'Ottawa, s'est arrêté en plein milieu de la voie. Il n'y avait plus de lumières nulle part et ce qui est surprenant, c'est que personne ne s'est inquiété parce qu'on disait que cela arrivait tout le temps. Et le train est resté là sans lumières en attendant qu'un autre train arrive une heure plus tard pour ramasser les voyageurs ou du moins, la plupart d'entre eux, car nous n'avons jamais su ce qui était arrivé à ceux qui n'avaient pu monter à bord du deuxième train, lequel est arrivé à Belleville une heure et quart en retard. Les LRC sont-ils toujours aussi susceptibles d'incidents, de pannes, que lorsque vous les avez mis en service ou pouvez-vous dire qu'il y a eu une certaine amélioration?

M. Franche: Monsieur le président, je puis dire au Comité que le mois dernier, nous avons obtenu des résultats excellents. Je suis désolé d'être obligé de le dire ainsi.

J'étais encore avant-hier en réunion avec notre personnel et les gens de *Bombardier*. Ils ont terminé les ajustements nécessaires sur les wagons qui causaient des problèmes. Il s'agit maintenant d'un nouveau type de matériel, vraiment du matériel de pointe. Il marche bien. Ce n'est pas parfait, c'est certain. Il y a toujours un problème dans la locomotive à cause de certains types de fiches informatiques sur les circuits imprimés. C'était une question d'expansion. Nous venons de recevoir cinq séries de nouvelles fiches cette semaine. On les installe à l'heure actuelle sur les locomotives, et Bombardier nous a donné la priorité pour ces fiches nouvelles.

C'est probablement un élément du problème auquel faisait allusion le député. Nous avons en effet eu certaines difficultés cet hiver. Nous ne pouvons pas dire que nous ayons été très ponctuels sur l'itinéraire Montréal-Toronto; c'est beaucoup mieux maintenant, beaucoup mieux ces six dernières semaines. Je crois que c'est également lié aux nouvelles installations temporaires de Cancar à Montréal et à la qualité de la maintenance. J'ai donc le plaisir de vous dire que le service est nettement amélioré.

M. Benjamin: Jack, me permettez-vous une ou deux autres questions complémentaires?

M. Ellis: Bien sûr.

Le président: Monsieur Benjamin.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wanted to ask, is Bombardier coming through with any kind of a warranty, because all the bugs are not out of it and you have bought these trains from them? Are they repaying you, or reimbursing you for obvious inconvenience in costs and delays and bad public relations? Is there any kind of a warranty agreement?

Mr. Franche: Yes, we have a warranty agreement with them, which I believe is two years or 250,000 miles—tied to mileage and time, whichever comes first—on the equipment; and the warranty of the equipment has been improved this year between Bombardier and ourselves. They have extended their warranty to us, both in time and financially.

Mr. Ellis: That would have been my next question too, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Oh, I am sorry.

Mr. Ellis: It is okay. No, that is fine. That would have been my next question, too. I would hope that warranty has indeed been extended, because since the equipment is not working all that well, it is going to take longer to get it operating properly.

Mr. Chairman, Mr. Franche said that it was pretty bad; I think it was God-awful. But the answer that Mr. Franche gave me was the answer I recall he gave this committee many months ago, that in the very last few weeks or months, the stuff is finally starting to work properly. Well, I am sorry; I will believe it when I see it.

I am confused that we could be in this condition when elsewhere in the western world, modern trains are running at high speeds and seem to be running successfully. What is there about Canada? What is there about the kind of equipment we bought that makes us so different? Ours has to break down all the time.

• 1045

Mr. Franche: I guess it is a question, Mr. Chairman, that is difficult to reflect on but, let us put it this way. I think the industry—the passenger industry—was neglected for many years and that is why VIA was created. It does not come overnight. Those who built the equipment, very few of them existed in Canada. They are now redeveloping the expertise in the construction; we are redeveloping the expertise in the passenger business, and that is beginning to . . . it will gradually show results, but it will not come overnight.

In the other countries—in European countries—passenger rail has always been a very important factor. In fact, passenger rail in Europe is more important than freight transportation. I think it is different in this country. Our country is different.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Monsieur le président, je voulais demander si Bombardier offrait un genre de garantie, car tous les problèmes ne sont certainement pas réglés et c'est à cette firme que vous avez acheté les trains? Est-ce qu'ils vous remboursent, est-ce que vous recevez une indemnité pour les problèmes évidents que représentent ces retards, qu'il s'agisse de vos relations publiques ou des coûts supplémentaires que cela représente? Avez-vous une sorte d'entente de garantie?

M. Franche: Oui, je crois qu'il s'agit d'une garantie de deux ans ou de 250,000 milles sur le matériel; la garantie a d'ailleurs été améliorée cette année. Elle a été élargie à la fois dans le temps, et financièrement.

M. Ellis: C'est ce que j'allais également demander, monsieur le président.

M. Benjamin: Oh, je suis désolé.

M. Ellis: Cela ne fait rien, c'est ce que j'allais demander aussi et j'espère que cette garantie en effet a été élargie, car le matériel ne fonctionne pas tellement bien, et on peut s'attendre à ce qu'il faille beaucoup plus de temps avant qu'il fonctionne convenablement.

Monsieur le président, M. Franche a déclaré que le service était assez mauvais; je dirai qu'il était atroce. Toutefois la réponse de M. Franche est la même que celle qu'il m'a donnée il y a des mois, à savoir que dans les dernières semaines ou les derniers mois, cela allait beaucoup mieux. Je suis désolé, monsieur, mais je ne le croirai que lorsque je le verrai.

Je ne comprends pas pourquoi nous nous trouvons dans cette situation alors qu'ailleurs dans le monde occidental, on fait fonctionner des trains à haute vitesse sans difficulté. Qu'est-ce que le Canada a de particulier? Pourquoi le matériel que nous avons acheté nous empêcherait-il de faire la même chose? Comment se fait-il que notre matériel est toujours en panne?

M. Franche: Monsieur le président, c'est une question à laquelle il est difficile de répondre, mais je vais essayer de vous expliquer la situation. Je crois que le secteur voyageur de l'industrie a été négligé pendant de nombreuses années, et c'est justement pour cette raison que VIA a été créé. Ce n'est pas du jour au lendemain qu'on arrive à améliorer la situation. Ceux qui ont construit ce genre de matériel étaient peu nombreux au Canada. Nous essayons maintenant de former des nouveaux spécialistes de la construction; nous procédons actuellement au perfectionnement de nos connaissances dans le domaine du service voyageur. Nous commençons maintenant à voir les fruits de nos efforts, mais ce n'est pas du jour au lendemain que tout va changer.

Dans les autres pays, en Europe, par exemple, le service voyageur a toujours été très important. En fait, le service voyageur en Europe est plus important que le transport de marchandises. Je pense que la situation est différente dans ce pays. Notre pays est différent.

[Text]

Mr. Ellis: Of course our country is different, Mr. Chairman, and passenger rail is not nearly what it is in Europe. It could, however, be in this country a far greater portion of inter-city transportation than it is now, simply because we have not had anybody who was interested in making it convenient for passengers, either by rail equipment or schedules.

Now, I wonder if I could ask Mr. Franche an entirely different question. When we last discussed VIA before this committee, we talked about the possibility of a new route from Ottawa to Toronto. It was a route that, rather than taking the CP sub through Smiths Falls that has on it a 40 mile-an-hour limit, would possibly be an entirely new route that would get us from Ottawa to the main CN line, somewhere just east of Belleville. That route, of course, would cut off literally hours from the schedule. Right now to go from Ottawa to Toronto, as I recall, takes something in the order of six or seven hours—you can drive it in four. It would seem to me that a new route would be easier on the equipment, be far more saleable, and would encourage people to use trains. Is there still any consideration being given to that new route?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, what I know right now is we are looking at the route from Ottawa to Smiths Falls to Brockville and Kingston. We are trying to improve the infrastructure; we are in discussions right now with the railroads to improve that infrastructure. We bought the rail and we want to chop about 50 minutes off the schedule eventually. The schedule right now is very long. It is not competitive. You are quite right, we are operating at 40 miles an hour—something like that—which is unacceptable; we are trying to improve that.

I do not believe—and subject to verification on my part—that we are looking at another route except for changes in curves and improvements.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, did I understand Mr. Franche to say that you have bought the rail in order to upgrade the CP sub that takes you down to Brockville and you are not then looking at a new route entirely? You have discarded the new route possibility?

Mr. Franche: We have bought rail to look at the Ottawa to Smiths Falls subs through Barrhaven. That is the area we are looking at; where we are going to install it. I think that is the one which is about 40 miles an hour, if I recall.

Mr. Ellis: No, the 40-mile-an-hour is from Smiths Falls to Brockville.

Mr. Franche: I would have to check.

[Translation]

M. Ellis: Bien sûr, notre pays est différent, monsieur le président et le service voyageur ici est loin d'être ce qu'il est en Europe. Toutefois, il pourrait se vanter de consacrer une plus grande part de ses efforts au transport entre les villes, si on avait simplement voulu donner un bon service aux voyageurs, par le biais soit du matériel, soit des horaires.

Maintenant, j'aimerais poser une question tout à fait différente à M. Franche. La dernière fois que nous avons discuté de VIA devant le Comité, nous avons mentionné la possibilité d'un nouvel itinéraire entre Ottawa et Toronto. Plutôt que de continuer à utiliser la voie secondaire de CP qui passe par Smith Falls, et sur laquelle il y a une limite de vitesse de 30 milles à l'heure, on parlait de la possibilité de créer un nouvel itinéraire qui relierait Ottawa et la ligne principale de CN, un peu à l'est de Belleville. Evidemment, ce nouvel itinéraire permettrait de raccourcir le voyage de quelques heures. Actuellement, je crois qu'il faut à peu près six ou sept heures pour aller d'Ottawa à Toronto, alors qu'on peut y aller en voiture en quatre heures. Il me semble qu'un nouvel itinéraire userait moins le matériel, serait beaucoup plus populaire et encouragerait les voyageurs à prendre le train. Examine-t-on toujours la possibilité de créer ce nouvel itinéraire?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, nous sommes maintenant en train d'examiner l'itinéraire qui relie Ottawa, Smith Falls, Brockville et Kingston. Nous essayons d'améliorer l'infrastructure; d'ailleurs, nous participons maintenant à des pourparlers avec les chemins de fer en vue de l'améliorer. Nous avons acheté les voies et nous voudrions finir par raccourcir le trajet d'environ 50 minutes. Celui-ci est très long à l'heure actuelle. Ce n'est pas concurrentiel. Vous avez raison de dire que le train roule à environ 40 milles à l'heure—ou quelque chose comme cela—ce qui est tout à fait inacceptable; nous essayons d'améliorer cette situation.

Que je sache—mais je vais me renseigner davantage—nous n'examinons pas la possibilité de créer un nouvel itinéraire, mais plutôt de changer l'itinéraire actuel en apportant des améliorations pour ce qui est des tournants, par exemple.

M. Ellis: Monsieur le président, M. Franche a-t-il bien dit qu'on a acheté les voies en vue d'améliorer l'itinéraire secondaire de CP qui vous amène à Brockville, mais que vous n'examinez pas la possibilité de créer un nouvel itinéraire? Vous avez complètement éliminé cette possibilité?

M. Franche: Nous avons acheté les voies en vue d'apporter des améliorations aux tronçons entre Ottawa et Smith Falls, en passant par Barrhaven. C'est cette région-là qui nous intéresse, et c'est là que nous avons l'intention d'installer les voies. Je pense que c'est l'un des tronçons où la limite de vitesse est d'environ 40 milles à l'heure, si je me souviens bien.

M. Ellis: Non, le tronçon de 40 milles à l'heure est entre Smith Falls et Brockville.

M. Franche: Je vais vérifier.

[Texte]

Mr. Ellis: You can actually go a little faster between Ottawa—from Centennial to Smiths Falls you can go a little faster.

• 1050

But really the slow part is from Smiths Falls to Brockville. That is still only using, if my memory serves me right, 70-or-90 pound rail. It is really in very poor shape.

Mr. Franche: If the committee so wishes, I could get a little more specific later on, through questions this afternoon, reporting back, or giving information to the committee in writing. I would prefer that rather than to give details off the top of my head.

The Chairman: Mr. Ellis, could I have a supplementary there, please?

Mr. Ellis: Of course, yes.

The Chairman: If VIA has bought the rail, Mr. Franche, who then will own the railroad, you or CP? If it is CP, will you still have to pay CP for the use of that railroad?

Mr. Franche: I am still convinced, Mr. Chairman—I think it has to do with the CN section.

The Chairman: CN, okay, I misunderstood.

Mr. Franche: Having said that, obviously one would pay according to the costing formula and all its intricacies, but it is required for passenger service and not for freight service in this case. So we would pay for it, but it does not get double-charged to us. That I have been told, but that is one of the things we are discussing with the railroads, to be sure; with CN. It would not be charged twice, but we would have to pay for it.

The Chairman: In other words, the cost of the upgrading would be deducted from the operational charges.

Mr. Franche: It would not be charged to start with.

The Chairman: Oh, okay.

Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: All right, then, I am going to follow that just for a moment. You say it would not be charged to start with. I do not quite understand what that means.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I presume that since one pays for it, it does not go into any of the other charges that state, for example, these long-term variable costs. The capital is not charged. We have paid for it, so we do not pay for it twice.

Mr. Ellis: If it is true, then, that you have brought the rail from Ottawa to Smiths Falls, I would very much want to see on the record your reply on the route from Smiths Falls on, because very definitely we discussed here, and in fact a statement was made—and I am sorry, Mr. Chairman, I have to be so vague—a statement was made recently that indeed real consideration was being given to an entirely new route

[Traduction]

M. Ellis: En fait, le train va un peu plus vite entre Ottawa, ou plutôt Centennial et Smith Falls.

Mais la portion la plus lente du trajet est entre Smith Falls et Brockville. Si ma mémoire est bonne, je crois que les voies utilisées sont de 70 ou de 90 livres. Elles sont en très mauvais état.

M. Franche: Si le Comité le désire, je pourrai lui en dire davantage un peu plus tard, à l'occasion des questions qui me seront posées cet après-midi, ou je pourrai fournir les renseignements par écrit aux membres du Comité. Je préfère ne pas donner des détails sans avoir les renseignements exacts.

Le président: Monsieur Ellis, pourrais-je poser une question supplémentaire?

M. Ellis: Oui, bien sûr.

Le président: Si VIA a déjà acheté les voies, monsieur Franche, qui sera le propriétaire du chemin de fer; ce sera vous ou CP? Si c'est CP, serez-vous obligé de payer CP pour l'utilisation des voies?

M. Franche: Je suis toujours convaincu, monsieur le président... je crois qu'il s'agit du tronçon de CN.

Le président: De CN, bon; j'ai mal compris.

M. Franche: Ceci dit, il faudrait également s'en tenir à la formule d'établissement des coûts, qui est très complexe, mais cette formule s'applique au service-voyageurs et non au service de fret, en l'occurrence. Donc, nous devons payer, bien sûr, mais la somme à payer n'est pas imputée deux fois. Du moins, c'est ce qu'on m'a dit, mais c'est justement l'une des choses que nous négocions avec les chemins de fer et avec CN. Le montant à payer ne nous serait pas imputé deux fois, mais nous serions évidemment obligés de payer.

Le président: Autrement dit, le coût des améliorations serait déduit des frais de fonctionnement.

M. Franche: Il ne nous serait pas imputé du tout.

Le président: Bon, d'accord.

Merci, monsieur Ellis.

M. Ellis: Bon, je voudrais poursuivre ce sujet pendant quelques minutes. Vous dites que le coût ne vous serait pas imputé du tout. Je ne vous comprends pas.

M. Franche: Monsieur le président, je présume que, si on doit le payer, ce n'est pas compris dans les autres frais qui représentent, par exemple, les coûts variables à long terme. Le capital n'est pas imputé. Nous l'avons déjà payé, donc, nous ne sommes pas obligés de le payer deux fois.

M. Ellis: S'il est vrai que vous avez déjà acheté les voies entre Ottawa et Smith Falls, j'aimerais bien revoir votre réponse au sujet du tronçon à partir de Smith Falls, car il n'y a pas de doute que nous en avons discuté ici, et dernièrement, on a dit, en fait... je m'excuse d'être aussi vague, monsieur le président... qu'on examinait vraiment la possibilité de créer un nouvel itinéraire. J'aimerais qu'on m'indique, par écrit,

[Text]

through there. I would very, very much like to see, either in writing or on the record at least, what is going to happen there.

Finally, Mr. Chairman, I want to come then back to the equipment, since I have a few minutes left.

Is VIA going to stick, then, to the LRCs, which have caused so much trouble? Do you feel that new ones can be brought on stream without the same kind of problems we have had in the past? Or are you indeed looking at any other kind of equipment which might be more trouble-free?

Mr. Franche: Mr. Chairman, first of all, I think the second order will definitely be performing a lot better than the first order. In fact the first order has now been retrofitted and some of those changes are incorporated into the second order. One has to remember that these developmental trains often take a lot of time to work out on the road.

For the future we are looking at—well, there is need for a certain type of train such as the LRC. Whether we will need any more is not definite in our mind. What we are looking at is the short trains that are required to service other types of services: what I call the inter-city. That is another type of train, and that would be one area we want to look at. Finally, one has to look also at the transcontinental, as I mentioned previously. I think those are the three types of trains we are looking at at the moment.

• 1055

Mr. Ellis: Then we are really looking at other than the LRCs for, if I can, the dayliner type of traffic and the transcontinentals.

Mr. Franche: I think that is a good summary of three types of train: the inter-city, the rail diesel type of car or anything else—it could be single deck or double deck; there are quite a few things available—and finally, the transcontinental type of equipment.

Mr. Ellis: What moves are being made at this point to design the specifications? What attempts are being made to have those specifications prepared for Canadian sources? Mr. Franche will know from another time and another place that I would particularly like to see products bought in Canada for Canadian operations. What provision is being made to have those designs ready for Canadian manufacturers in the near future?

Mr. Franche: We are assessing right now what types of equipment would best suit our short-train requirements. We have completed phase one of a study. The second phase is now being looked at, which should be completed in a few months; and from there, one will go into trying to specify a developmental type of train or look at what is available on the market, depending on what conclusion we come to as to what is the best type of car. Is it an RDC, a rail diesel type of car, or self-propelled, or one with a locomotive with one or two trains?

[Translation]

quels sont vos projets à ce sujet-là; on pourrait peut-être les annexer au procès-verbal.

Finalement, monsieur le président, je voudrais revenir à la question du matériel, étant donné qu'il me reste quelques minutes.

Est-ce que VIA a l'intention de poursuivre ses projets relatifs au LRC, qui lui ont causé tant de problèmes? Pensez-vous que de nouveaux trains LRC puissent être mis en service sans que vous éprouviez le même genre de difficultés que par le passé? Ou envisagez-vous d'utiliser un autre type de matériel, qui cause moins de problèmes?

M. Franche: D'abord, monsieur le président, je crois que le deuxième lot fonctionnera bien mieux que le premier. En fait, on a fait des améliorations au premier lot et certains de ces changements ont été incorporés dans le matériel du deuxième lot. N'oublions pas qu'il faut un certain temps avant que ces trains expérimentaux fonctionnent bien.

Pour l'avenir, nous pensons que nous avons besoin d'un train comme le LRC. Nous ne savons pas, pour l'instant, du moins, s'il nous en faudra davantage à l'avenir. Nous étudions les trains à courte distance qui peuvent fournir d'autres genres de services: ce que j'appelle des services interurbains. C'est un autre type de train que nous aimerions étudier davantage. Finalement, il ne faut pas oublier le transcontinental, comme je l'ai mentionné plus tôt. Je crois que ce sont les trois types de trains que nous sommes actuellement en train d'étudier.

M. Ellis: Donc, vous envisagez d'utiliser d'autres trains que les LRC comme service voyageur le jour et comme service transcontinental.

M. Franche: Je crois que c'est un bon résumé des trois types de trains que nous envisageons d'utiliser: l'interurbain, le type de voiture diesel, ou autre chose—it pourrait s'agir d'une voiture à étage unique ou à deux étages, il y a plusieurs possibilités, en fait, et, dernièrement, le type de matériel utilisé pour le service transcontinental.

M. Ellis: Quelles mesures avez-vous prises pour faire faire les plans et devis? Avez-vous essayé de les faire exécuter par des Canadiens? M. Franche doit savoir, étant donné son expérience antérieure, que j'aimerais tout particulièrement que les produits soient achetés au Canada pour nos opérations canadiennes. Est-ce qu'on a essayé de faire faire des plans en vue de les soumettre aux fabricants canadiens dans un proche avenir?

M. Franche: Nous sommes actuellement en train d'évaluer les genres de matériels qui conviendraient mieux à nos besoins en matière de trains à courte distance. Nous avons déjà terminé la première étape d'une étude. La deuxième étape est actuellement en cours, et elle devrait se terminer d'ici quelques mois, à partir de ce moment-là, nous essayerons de déterminer s'il faut un train expérimental ou s'il y a déjà quelque chose sur le marché. Tout dépendra de notre décision quant au meilleur type de voiture. Faut-il le type RDC, le type de voiture diesel sur rail, une voiture autopropulsée ou encore un train avec une seule locomotive et un ou deux trains?

[Texte]

There are different options we are looking at right now. The first study had about 15 or 16 types of these trains. We are trying to rate them in terms of efficiency and speed, relating it to the areas to be covered. The second phase will go into quite a bit of detail of probably two or three types of trains; and then after that we will do the engineering for design specifications. That would take us, I think, into next year, at least.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, thank you. Good morning sir.

I would like to go back, and if I might, just ask a quick supplementary to an area Mr. Nowlan was pursuing with respect to six and five. Could the president tell us, Mr. Chairman, whether or not six and five has had any impact on collective bargaining?

Mr. Franche: Yes, the way the legislation has been established has extended the agreement, so there was very little in collective bargaining that occurred. It has been rather quiet on the collective bargaining front.

Mr. Forrestall: I wish we had an hour to discuss the implications of that.

Again, Mr. Chairman, if I might, going back to some questions Mr. Nowlan was pursuing with you last November, I think in response to Mr. Nowlan's general questions on who rides trains, where are you getting them from, who are they, who is your ridership and the various indications, you indicated to the committee and to Mr. Nowlan that you had asked your marketing people for a study to determine exactly who the customers were or where potential customers may be. I assume that study is now complete. Am I correct?

Mr. Franche: Not quite correct, Mr. Chairman. I think I could elaborate, if you wish, on that. What we have done actually instead of looking at it globally, is address one problem area, which is called southwest Ontario, where we lost a lot of our ridership.

That was the area where we did our first marketing study with the new vice-president. It showed us that, using the tools that were available to us, we had to penetrate the automobile market because we are losing a lot of business there to the automobile, that the type of customer we could attract was what we call VFRs—visiting friends and relatives—and that about 60% of the population would be women. Therefore our marketing program was addressed to that. In a sense we have started doing some of that, but not on a national basis at this stage.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I appreciate that. In your preliminary work, then, are you able to detect even in an interim way where your ridership is coming from? For

[Traduction]

Nous sommes actuellement en train d'étudier plusieurs possibilités. La première étude concernait 15 ou 16 types de trains. Nous essayons d'évaluer leur efficacité et leur vitesse, pour les trajets où ils seraient éventuellement utilisés. Au cours de la deuxième étape, nous allons les étudier en détail, et nous en tenir probablement à deux ou trois types. Par la suite, nous passerons aux plans d'ingénieurs pour la conception. Je crois que cela nous prendra jusqu'à l'année prochaine, au moins.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Forrestall, vous avez la parole.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Bonjour, monsieur.

Si vous me le permettez, je voudrais revenir en arrière pour vous poser une question supplémentaire concernant le programme des six et cinq pour cent soulevée par M. Nowlan. Monsieur le président, le président pourrait-il nous dire si ce programme a eu un effet sur les négociations collectives?

M. Franche: Oui, étant donné que la loi a prolongé la convention, il n'y a pas eu beaucoup d'activité sur le plan des négociations collectives. En ce moment, tout est assez tranquille.

M. Forrestall: J'aimerais avoir une heure pour discuter des répercussions de tout cela.

Encore une fois, monsieur le président, j'aimerais revenir à certaines questions posées par M. Nowlan en novembre dernier quant aux personnes qui voyagent dans le train: qui sont-elles, d'où viennent-elles, sont-elles nombreuses, etc. Je pense que vous avez indiqué au Comité et à M. Nowlan, que vous aviez demandé à vos spécialistes de la commercialisation de faire une étude en vue de déterminer exactement qui étaient vos clients et où vous pourriez éventuellement trouver des clients? Je présume que cette étude a maintenant pris fin. Ai-je raison?

M. Franche: Pas tout à fait, monsieur le président. Je peux vous donner quelques éclaircissements, si vous voulez. Plutôt que d'examiner l'ensemble du service, nous nous sommes concentrés sur une région problématique, à savoir le sud-ouest de l'Ontario, où nous avons perdu beaucoup de clients.

Donc, notre première étude de commercialisation avec un nouveau vice-président, a porté sur cette région-là. Elle nous a montré qu'avec les outils dont nous disposons, nous devons absolument pénétrer le marché des conducteurs d'automobiles, car nous perdions beaucoup de clients dans cette catégorie, nous avons appris que nous pouvions attirer des clients dans la catégorie des amis et parents qui rendent des visites et qu'environ 60 p. 100 des clients de cette catégorie seraient des femmes. Notre programme de commercialisation a donc été orienté vers ce groupe-cible. Nous avons commencé à déployer des efforts en ce sens, mais pas à l'échelle nationale, pour l'instant.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'apprécie cette réponse. Donc, dans vos travaux préliminaires, vous avez pu déterminer, même provisoirement, dans quelle catégorie vos

[Text]

example, what about your "Way to Go" fares that you introduced in February? Essentially, that is what I am after. I suppose I am asking as well: Was this a tool of your marketing study and your general appreciation?

Mr. Franche: Yes, Mr. Chairman. That is exactly what I was referring to in southwest Ontario. We started looking at the reasons why we were losing ridership. That trend was evident in 1982. From there we developed a marketing plan for the end of February and, while that was being done, even in January and February we lost about 17% of our market compared to the same months the previous year. So it is in that sense that we determined what type of customers we could attract.

It was a good effort through a marketing plan and strategy how we would get to the people; how we could attract them. Should we use TV, radio, shopping malls, and so forth? We dropped TV completely; we just used radio advertising and shopping malls. TV was not useful in our assessment in terms of cost versus getting to the people. The results have been that we have reversed that trend totally. Latest figures are about 7% above last year for the same months.

We are conducting a complete assessment of origin, destination, all of which will be available probably at the end of June. The program itself, however, will not carry on to the end of June. It was what we call a shoulder type of program meant to fill in the shoulders when we have some empty seats. It will terminate on May 18 or May 19—something like that.

Mr. Forrestall: Did you discover why you lost that ridership?

Mr. Franche: We consider that we lost the ridership for two reasons. The economy in the region obviously had its problems. Second, I think if I recall correctly, Highway 402 was opened, and therefore it was easier again for the use of automobiles. Probably people did not recognize the type of service, more and more, that the train could do. We also had to address the perception of the driver as to how much it cost him to drive his car versus the train. It is a type of program that you put in place for a certain period only—not all the time. What we hope to do and will measure over the summer and fall is to determine whether or not we will retain some of those customers once they have gone back to taking the train. That is one of the objectives. You cannot carry on doing these marketing and planning campaigns everywhere at the same time 12 months a year. Obviously, you look for a certain amount of retention of your customers. We will only know that by fall.

[Translation]

clients se situaient? Prenons l'exemple des tarifs connus sous le nom de *Way to Go*, que vous aviez introduit en février? C'est surtout à cela que je m'intéresse. Je suppose que je suis également en train de vous demander si c'était un outil de votre étude de commercialisation et de votre évaluation générale?

M. Franche: Oui, monsieur le président. C'est exactement à cela que je faisais allusion en parlant du sud-ouest de l'Ontario. Nous avons commencé par examiner les raisons pour lesquelles nous perdions des clients. Cette tendance était évidente en 1982. Ensuite, nous avons élaboré un plan de commercialisation, qui devait être prêt à la fin de février et même pendant que ce plan était en voie de réalisation, nous avons perdu à peu près 17 p. 100 de notre marché en janvier et février par rapport au même mois de l'année précédente. C'est de cette façon, que nous avons déterminé quel genre de clientèle nous pourrions attirer.

D'ailleurs, nous avons obtenu des résultats, grâce à un plan et à une stratégie de commercialisation, nous voulions avoir accès à cette clientèle, nous voulions l'attirer. Nous ne savions pas s'il fallait faire appel à la télévision, à la radio, aux centres commerciaux, etc. Nous avons éliminé complètement l'idée de faire appel à la télévision, nous nous sommes limités à la publicité par la radio et dans les centres commerciaux. D'après notre évaluation, le coût de la télévision n'aurait pas justifié le peu de résultat que nous aurions obtenu auprès de cette clientèle; d'après nos résultats, nous avons renversé complètement cette tendance. Les chiffres les plus récents sont d'environ 7 p. 100 supérieurs par rapport au même mois de l'année dernière.

Notre étude comprend tous les détails relatifs à la ville de départ, la destination, etc., et ces données seront probablement prêtes à la fin de juin. Par contre, le programme lui-même se terminera avant cette époque. C'est le genre de programme que nous instaurons lorsque nous voulons remplir des sièges vides dans les trains. Il va prendre fin le 18 ou 19 mai—autour de cette date-là.

M. Forrestall: Avez-vous découvert les raisons pour lesquelles vous avez perdu ces clients?

M. Franche: Nous estimons que nous avons perdu ces clients pour deux raisons: l'économie de la région n'était évidemment pas très saine. Deuxièmement, si ma mémoire est bonne, je crois qu'on a ouvert l'autoroute 402, ce qui facilitait le recours à l'automobile. Il est fort probable aussi que les gens ignoraient le type de service que le train peut offrir de plus en plus. Nous avons dû également aborder la question du coût du déplacement en voiture par rapport au coût du train, et cela en partant de la perspective du conducteur. C'est le genre de programme qu'on applique pendant une période provisoire uniquement—pas en permanence. Nous espérons—et nous avons l'intention d'évaluer cet aspect de la situation au cours de l'été et de l'automne—retenir un certain pourcentage de ces clients une fois qu'ils auront repris l'habitude de prendre le train. C'est l'un de nos objectifs. On ne peut évidemment pas continuer à faire des campagnes de commercialisation et de planification partout en même temps pendant 12 mois de l'année. On essaie

[Texte]

Mr. Forrestall: In the work that you have done so far, what were you able to determine with respect to price sensitivity and the relationship of that with discount fares? Was there a relationship?

Mr. Franche: Customers in that area, Mr. Chairman, are price sensitive, we found out, more than we figured. Under our program, there were certain trains to which we could not apply the Way-to-Go fares. They were fully occupied, and we did not want to have any diversions to other trains. But to our surprise, there was some shifting from those trains to other trains—we could detect that—not total shifting, but some shifting that tells us, yes, the customer in that area is price sensitive.

• 1105

Mr. Forrestall: Was your Way-to-Go, then, a direct result of your determination about customer reaction to price, the price-sensitivity area? Or was it the other way around? Did you run this and then detect that there was price sensitivity?

Mr. Franche: It is neither one, Mr. Chairman, not quite; it is a bit of both, let us put it that way. We knew before we went into it that the perception of the driver as to how much this would cost him was a factor. Therefore, we structured our campaign around that. We expected some diversion from the standard fare to the discount fare. We got a bit more than we expected, which tells us that your existing customer also looks for a bargain, if he can afford that bargain. For example, I think if he took a certain train out of Toronto on Sunday evening and paid full fare, if he waited two hours for a later train he would save money, but he would stay two hours longer in Toronto. We noticed that some of the customers were doing that. Therefore, our existing customers—some of them—were price sensitive to that, up to a point. But there was also the potential customer who is price sensitive, and we got the potential customers through our program.

One of the interesting things—and I was just reviewing it yesterday for the month of March—is that also we got not only more customers, but we got customers who took longer trips, which is the business we are really in, somewhat longer trips. It appeared that we got more passenger-miles, percentage-wise, than passenger increase.

Mr. Forrestall: The Way-to-Go fares... I would be misinterpreting if I were to suggest to you that it was merely to test the market, to test some of the studies, to apply some of the results of the studies and to test the market? Would I be in...?

[Traduction]

toujours de retenir un certain pourcentage de clientèle. Nous ne saurons quel est ce pourcentage qu'à l'automne.

M. Forrestall: Dans les travaux que vous avez faits jusqu'ici, avez-vous pu déterminer à quel point les gens étaient sensibles au tarif et quel rapport existait entre le nombre de clients et les tarifs réduits? Est-ce qu'il y avait un rapport?

M. Franche: Justement, monsieur le président, nous avons découvert que les clients de cette région sont beaucoup plus sensibles au tarif que nous le croyons. Dans le cadre de notre programme, nous ne pouvions pas accorder les tarifs du programme *Way to Go* à tous les trains. Dans le cas de ceux qui n'ont pas été compris dans ce programme, tous les sièges étaient toujours occupés, et nous ne voulions pas réorienter les clients de ces trains vers d'autres trains. Mais à notre étonnement, il y a eu un certain déplacement de clients de ces trains-là vers d'autres trains; nous avons détecté ce déplacement, ce qui nous a prouvé que les clients de cette région étaient très sensibles aux tarifs.

M. Forrestall: Est-ce que votre programme *Way-to-Go* était le résultat direct de vos découvertes au sujet de la réaction des clients au tarif dans cette région? Ou est-ce que c'était le contraire? Avez... vous établi le programme pour découvrir ensuite que les clients étaient très sensibles au tarif?

M. Franche: Ce n'était ni l'un ni l'autre, monsieur le président; c'était les deux, si je peux dire. Avant de procéder à l'établissement du programme, nous savions déjà que la perception du conducteur d'automobile quant au coût du trajet était un facteur important. Notre campagne a donc été axée sur cet aspect-là de la question. Nous nous attendions à ce que les clients qui paient le tarif normal essaient d'obtenir le tarif réduit. Le nombre de clients qui ont essayé d'obtenir ce tarif réduit a été plus important que nous l'attendions, ce qui nous a prouvé que même nos clients actuels cherchent à faire une bonne affaire dans la mesure du possible. Par exemple, on peut prendre le train de Toronto le dimanche soir et payer le plein tarif; mais si un client voudrait attendre deux heures à Toronto, il pourrait économiser de l'argent. Nous avons remarqué que certains de nos clients faisaient ce genre de chose. Donc, un certain pourcentage de nos clients actuels sont également sensibles aux tarifs, jusqu'à un certain point. Mais il y avait également le client éventuel qui était sensible aux tarifs, et c'est celui-là que nous avons pu attirer par notre programme.

Il est intéressant de noter—et j'étudiais justement le rapport du mois de mars hier—que non seulement nous avons attiré davantage de clients, mais ces clients faisaient de plus longs voyages, et c'est justement ce qui nous intéresse le plus. Il semble que le nombre de milles parcourus par les voyageurs en train, sur une base proportionnelle, a augmenté plus que le nombre de voyageurs.

M. Forrestall: Pour ce qui est des tarifs du programme *Way-to-Go*... ce serait une fausse interprétation que de dire que vous étiez simplement en train de tester le marché, de tester certaines de vos études, c'est-à-dire d'appliquer certains résultats de ces études en vue de tester le marché? Est-ce...?

[Text]

Mr. Franche: No, I do not think, Mr. Chairman, the hon. member is misinterpreting... actually, it was an experiment on our part. It has been an experimental program. We wanted to test our own tools of marketing, our knowledge of it and we want to test the retention of the customer into our service afterwards. It is an ongoing experiment that we will carry on into the future and it is not necessarily something that we will apply everywhere. I do not think so. Our approach has to be structured to markets.

Mr. Forrestall: I am sorry—so that I understand that as well, you had suggested that this program will come to an end in May. Is there a possibility that you will extend it beyond its present termination date, whenever it is in May?

Mr. Franche: No. In fact, at one stage it was supposed to be until, I think, May 20-something; it is actually May 18 or 19, because there is a long holiday coming, so we stopped it just before the long holiday, and that is it. We are then into the June, July, August period.

Mr. Forrestall: Assuming that one of the objectives of this must, in a sense, have been to determine whether you could generate more revenue—you indicated to Mr. Nowlan that revenue was down a bit, percentage-wise relatively small, about \$1 million in real dollars—so, in fact, you did not generate more revenue, did you?

Mr. Franche: Yes, we did. I think in that area we generated more revenue. There are other areas where the revenue is not up to expectations, such as Montreal-Toronto. We are having problems in Montreal-Toronto right now, and it is probably a totally different problem. It is not the same market at all. That is the one area we are looking at right now.

Mr. Forrestall: Just an aside to the chairman, I would not ask the president to do it right now, but I wonder whether he might let us have in writing some of the statistics from this experiment or these tests with regard to the increased number of passengers, some statistics with respect to the increased mileage as a percentage of those trips, and as well some comparative statistics on revenue?

Mr. Franche: I would ask the indulgence of the committee so that we complete our work, first of all.

• 1110

Secondly, I do not think the committee would ask me to divulge information that would be useful to my competitors; but, outside of that, obviously we would like to be able to inform the committee as to the success of it. But I am sure the committee will understand. That we do operate in competition with the airlines and with the bus industry is well known in this area.

Mr. Forrestall: If the bus association and the airlines want to ride on the committee's tail, that is up to them. I would just like to see them.

I am curious whether or not this in fact worked, whether or not if you went at something like this you might not generate,

[Translation]

M. Franche: Non, monsieur le président, je ne pense pas que ce serait faux... en fait, pour nous, c'était une expérience. C'était un programme expérimental. Nous avons voulu mettre à l'épreuve nos propres outils de commercialisation, nos connaissances du domaine ainsi que la possibilité de retenir ces clients une fois que le programme avait pris fin. Cette expérience se poursuivra à l'avenir, mais ce n'est pas forcément un programme que nous offrirons partout. Je ne crois pas. Notre méthode d'approche doit être en fonction des marchés.

M. Forrestall: Je suis désolé—pour bien comprendre ce que vous avez dit, ai-je bien compris que ce programme prendra fin en mai? Est-il possible que vous le prolongiez au-delà de la date limite, c'est-à-dire en mai?

M. Franche: Non. En fait, je crois que le programme devait prendre fin vers le 20 mai; maintenant, il prendra fin le 18 ou le 19 mai, car il y a un long weekend, et nous avons décidé de l'arrêter avant ce long weekend. Après cela, c'est la période de juin, juillet et août.

M. Forrestall: On peut présumer que l'un des objectifs du programme était de déterminer si vous pouviez réunir davantage de revenus; or, vous avez indiqué à M. Nowlan que vos recettes avaient baissé un peu, de façon minime sur une base proportionnelle, de l'ordre de \$1 million. Donc, en fait, vous n'avez pas augmenté vos recettes?

M. Franche: Au contraire. Je pense que dans ce domaine, nous les avons augmentées. Dans d'autres régions, par contre, nos recettes ont été inférieures à nos attentes, par exemple pour le corridor Montréal-Toronto. Nous avons des problèmes avec cette route à l'heure actuelle, mais c'est probablement un problème tout à fait différent. Ce n'est pas du tout le même marché. C'est justement l'une des régions que nous étudions.

M. Forrestall: Pour changer un peu de sujet, je me demande si le président—et ce n'est pas urgent, pourrait nous faire parvenir, par écrit, certaines des statistiques provenant de cette expérience ou de ces tests relatifs au nombre accru de passagers, y compris certaines statistiques sur le millage accru de ces déplacements en train et des statistiques comparatives sur les revenus?

M. Franche: Je demanderai simplement aux membres du Comité d'attendre que nous terminions nos travaux avant de nous demander des statistiques.

Deuxièmement, je ne crois pas que le Comité me demanderait de divulguer de l'information qui pourrait servir à mes concurrents. Cependant, nous aimerions bien pouvoir informer le Comité de nos succès. Mais je suis sûr que le Comité comprendra que nous sommes en concurrence avec les lignes aériennes et le service d'autobus dans cette région.

M. Forrestall: Si l'Association du transport par autobus et les lignes aériennes veulent critiquer le Comité, qu'elles le fassent. J'aimerais bien les voir.

Je suis curieux de savoir si cela a fonctionné ou non, si en termes réels, cela n'entraînerait pas des revenus permettant de

[*Texte*]

in terms of real numbers, revenues to reduce your losses. The name of the game does not seem to me to be to make money. You are never going to make money. The name of the game is to reduce the burden on the general tax revenue itself. It is from that point of view that I was interested in whether or not there was a discernable pattern.

Mr. Franche: My preliminary comment, I think I can assure members of the committee, has improved the bottom line. What I do not know is the extent, at this stage, out of preliminary figures.

Mr. Forrestall: In your preliminary work, these studies, have you in fact been looking at where your increased passengers are coming from? Are you simply bringing back, for example, the 17% that you lost; and, if that was true—and it must be if you had an increase of 7%—where did those 7% come from? Did they come from the automobile, did they . . . ?

Mr. Franche: Mr. Chairman, we do not have the answer yet, but that is part of our work because obviously, as you know, the bus industry association criticized us on this, that we were really trying to get at the bus. We want to know whether it came from the bus or the automobile, but we sincerely believe it came from the automobile. Our marketing was addressed to the automobile market, not to the bus market, and the results will tell us that. That is part of the monitoring, but I will go into June or July before it is all completed. There are origin-destination studies going on. There are questionnaires being asked as to did you previously take your car or the bus. That is going on at the moment.

Mr. Forrestall: In short, you had preliminary studies that gave you a direction in which to aim your discount fare.

Mr. Franche: Yes.

Mr. Forrestall: Could I just shift a minute . . .

The Chairman: Five minutes.

Mr. Forrestall: Oh, five minutes. I would like to ask perhaps another supplementary to a question that Mr. Ellis was pursuing with respect to the rails that Mr. Ellis worked about. Could you tell us from whom they were purchased?

Mr. Franche: The rail was purchased from CN. They had it available and we purchased it. They had a stock of tracks and we wanted to buy it to get going on it.

Mr. Forrestall: I think those are all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay. Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Earlier you made comments about capital spending for new equipment and you talked about the LRC equipment which is in place and more of it will be added, but you also mentioned two other types of equipment the company

[*Traduction*]

réduire vos pertes. Le but de l'entreprise n'est pas de réaliser des revenus pour réduire vos pertes. Pour moi, le but n'est pas de faire de l'argent. Vous n'allez jamais en faire. Le but est de réduire le fardeau sur l'ensemble des recettes fiscales comme telles. C'est de ce point de vue que j'étais curieux de savoir s'il n'y avait pas une tendance perceptible.

M. Franche: Je pense que je puis assurer les membres du Comité que la situation s'est améliorée. Ce que je ne sais pas, c'est dans quelle mesure.

M. Forrestall: Dans vos travaux préliminaires, dans les études que vous avez effectuées, avez-vous tenté de déterminer d'où venait le nombre accru de voyageurs? S'agit-il simplement de la récupération, par exemple, des 17 p. 100 de voyageurs que vous aviez perdus; et si tel est le cas—et ce doit l'être, puisqu'il y a eu une augmentation de 7 p. 100—d'où viennent ces 7 p. 100 de plus de voyageurs? Viennent-ils du secteur automobile, ou . . . ?

M. Franche: Monsieur le président, nous n'avons pas la réponse encore, mais cela fait partie de notre étude, parce que, comme vous le savez, l'Association du transport par autobus nous a critiqués, sous prétexte que nous cherchions vraiment à lui voler sa clientèle. Nous voulons savoir si l'augmentation est imputable aux voyageurs par autobus ou aux automobilistes, mais nous croyons sincèrement qu'elle est due aux automobilistes. Nos efforts de marketing visaient le marché des automobilistes, et non celui des voyageurs par autobus, et les conclusions de notre étude en témoigneront. Cela fait partie du programme de contrôle, mais il faudra attendre en juin ou juillet avant que l'étude ne soit terminée. On effectue présentement des études sur les points de départ et les destinations des voyageurs. Dans les questionnaires, on demande si la personne voyageait auparavant par automobile ou par autobus. L'étude est en cours.

M. Forrestall: En bref, vous aviez des études préliminaires qui vous indiquaient les bénéficiaires éventuels de vos tarifs réduits.

M. Franche: Oui.

M. Forrestall: Je voudrais passer à un autre sujet . . .

Le président: Cinq minutes.

M. Forrestall: Oh, cinq minutes. J'aimerais peut-être poser une autre question supplémentaire découlant de la question de M. Ellis au sujet des rails. Pourriez-vous nous dire à qui vous les avez achetés?

M. Franche: Les rails ont été achetés au CN. Il les avait, et nous les avons achetés. Il avait un stock de rail, et nous voulions l'acheter pour commencer nos travaux.

M. Forrestall: Je pense que c'est tout, monsieur le président.

Le président: Bon. Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur McRae.

M. McRae: Vous avez parlé tantôt de dépenses de capitaux pour l'achat de nouvel équipement; vous avez parlé de l'équipement LRC, qui est déjà en place et de celui qui viendra s'y ajouter; mais vous avez aussi mentionné deux autres types

[Text]

is in the process of moving toward—that is, the short-haul stuff between more remote points or points where the traffic would not be as large, and the transcontinental equipment. What are you looking for in terms of—I must say I will not play around with this, since I am concerned about Hawker Siddeley in Thunder Bay, and I will not be skittish about it and not mention it to begin with—what type of equipment are you looking for in terms of remote short-haul?

• 1115

Mr. Franche: The debate rotates around whether it is a single car self-propelled type of unit, whether a single decker or double decker, or a train consisting of one locomotive, say, and coaches behind. You might say that gets very close to the other type. It is related, obviously, to the type of terrain it has to operate over. It is related to how expensive it costs to haul with a locomotive, and the preliminary results tell us, well, I guess a self-propelled has obviously certain advantages. Another one with one locomotive and one coach is more expensive. If you get two coaches it starts to break even. So you say, what does the future hold? You are trying to assess then the sensitivity of your operating costs based on that.

I think we had about 15 or 16 types in the first study of equipment, and it has boiled down to about three, and then we will go into more detail in the second phase. So that is, I would say, the type of equipment—a very light type, but it does have to do in terms of weather and so forth, depending on extreme temperatures and so forth, things like that, and cost obviously.

Mr. McRae: One of your factors I would assume, would be reliability in the sense that the equipment, if you are buying equipment you want equipment, if it is possible, that has been proven—such as the equipment that was put on the go-trains out of Toronto; I am talking about the double-decker equipment.

What are you looking for in terms of transcontinental, and how does that program work out? What timing do you have on that? Obviously, some of the transcontinental equipment, all of it I guess, is pretty old at this particular time. Some of it will have to be replaced in the fairly near future. What are you looking for, and what kind of timeframe in terms of when you want to actually start buying new equipment?

Mr. Franche: I think the first priority right now is the short train. The next priority is the transcontinental, and therefore one has to say that we are not that advanced on the type of equipment that will be required.

These long-distance trains do not exist very much anymore in the world except maybe the odd one in the . . . well, there is the traditional one they have re-established in Europe, which is the Orient Express, but I do not think that is really what we are talking about. We are looking for an efficient long-distance train. The requirements on that one are quite different. I think the developmental work will be a lot more extensive on the Transcon than on the short train. I would not leave you under the impression that we are just looking strictly at existing equipment. That is right. We are looking at that, but one will

[Translation]

d'équipement dont devrait se doter la compagnie éventuellement: c'est-à-dire les véhicules pour les petits trajets entre points isolés où le trafic ne serait pas aussi intense, et l'équipement transcontinental. Qu'envisagez-vous pour . . . Je vais aller droit au but, comme je m'intéresse à la compagnie Hawker Siddeley, à Thunder Bay, et je ne m'en cache pas, j'aimerais savoir quel genre d'équipement vous envisagez pour le transport sur de courtes distances dans les régions éloignées?

M. Franche: La question est de savoir s'il faut un genre d'autorail, ou s'il faut une voiture simple ou à impériale, ou s'il faut un train composé d'une locomotive et de voitures. Vous direz peut-être que cela ressemble beaucoup à l'autre type de train. Mais tout dépend, évidemment, du genre de terrain. Cela dépend du coût du transport au moyen d'une locomotive, et selon nos conclusions préliminaires, je pense que l'autorail présente certains avantages marqués. L'autre possibilité, une locomotive et une voiture, coûte plus cher. Avec deux voitures, c'est à peu près égal. Donc, on essaie d'évaluer les coûts d'exploitation futurs en fonction de ces éléments.

Je pense que la première étude portait sur environ 15 ou 16 possibilités, elles sont maintenant réduites à peu près à trois, et la seconde phase de l'étude ira encore plus dans les détails. Alors, quant au genre d'équipement, ce sera un équipement de type très léger, mais les conditions climatiques, les températures extrêmes, ainsi que les coûts évidemment entrent en ligne de compte.

M. McRae: L'un de vos critères, je présume, c'est la fiabilité de l'équipement, si vous achetez de l'équipement, vous voulez autant que possible qu'il ait fait ses preuves, comme l'équipement du service GO de Toronto, ainsi que les voitures à impériale.

Qu'envisagez-vous pour le transcontinental, et comment fonctionne le programme? Quel est votre calendrier? Une partie sinon la totalité de l'équipement du service transcontinental est évidemment assez vieux maintenant. Il faudra en remplacer dans un avenir assez rapproché. Quels sont vos projets? Quel est votre calendrier, et quand entendez-vous commencer à acheter du nouvel équipement?

M. Franche: Je pense que la grande priorité maintenant, c'est le transport sur de courtes distances. Le transcontinental vient après, et inutile de vous dire que nous ne sommes pas tellement avancés dans notre étude du type d'équipement qu'il nous faudra.

Les trains de grandes distances ne sont plus tellement nombreux dans le monde, sauf pour quelques exceptions: il y a le service traditionnel de l'Orient Express qui a été rétabli en Europe, mais je ne crois pas que ce soit vraiment de cela que nous parlons. Nous cherchons un équipement efficace pour le transport sur de grandes distances. Les besoins sont assez différents. Le travail préparatoire sera beaucoup plus long pour le transcontinental que pour l'équipement pour les courtes distances. Je ne voudrais pas vous laisser croire que nous examinons strictement l'équipement existant. C'est bien cela.

[Texte]

look as well to would there be a sort of developmental trend, be a bit different than go-transit type of equipment. I think, to be honest, go-transit is a very, very short distance, and the other one goes under very peculiar type of operating conditions, the short train.

Mr. McRae: In both of these types that you are talking about, you are not looking for high-speed type of equipment, essentially?

Mr. Franche: I do not think so. No. We are not talking of the LRC or the 100 or 125 miles an hour type of train. It is different, I think. Obviously we will look at what can be handled on the track for now and the future, because these trains will last 20 years, hopefully. So you have to forecast a little bit of the future into there, and ask what type of train will we require. That is what is being worked on.

• 1120

Mr. McRae: In terms of the short haul train, is a characteristic that it can be handled at both ends? I do not mean have you an engine at both ends, but that have you the ability to run it without turning it around. Is that a factor?

Mr. Franche: Probably. I am not sure. Now you are asking me specifics.

Mr. McRae: It would seem quite easy if you have power in the thing to have it run... you would not need two sets of power; you would run it from two ends.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

We now go the second round with Mr. Benjamin. It now looks like we will be able to wrap up by noon or before.

Mr. Benjamin: Oh, you mean I can go to 12.00 noon, then?

The Chairman: Do not try my patience too much Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Franche if he can provide the committee with passenger statistics, say month by month, for let us say, 1980, 1981, 1982, in whatever way you break them down for your own purposes. We think these kinds of figures should be made public and made available to the committee. At least I do. We need to have an assessment of the results of your activities and the surveys and studies you have done in efforts to attract people on to your trains.

I can assure you, Mr. Franche, that if you will provide us with those kinds of statistics, I am sure all members of this committee will use them to try to be helpful. All of us are interested in the enlargement of rail passenger service in this country, and would like to know just how we are performing.

[Traduction]

Nous examinons l'équipement existant, mais on voudra envisager la possibilité de nouvel équipement, un peu différent de celui qu'on utilise pour le service GO. En toute honnêteté, je pense que l'équipement du service GO est bon pour les très très courtes distances, alors que l'autre, le train court, est efficace dans des conditions de fonctionnement très particulières.

M. McRae: Essentiellement, vous ne songez pas à l'équipement rapide pour ces deux types de service?

M. Franche: Je ne crois pas, non. Il n'est pas question du L.R.C. ni des trains qui font du 100 ou du 125 milles à l'heure. C'est différent, je pense. Nous examinons évidemment l'équipement qui peut fonctionner sur les rails que nous avons maintenant et que nous aurons à l'avenir, parce que nous espérons bien que ces trains dureront 20 ans. Alors il faut prévoir un peu l'avenir, et se demander de quel genre d'équipement on aura besoin. C'est ce que nous faisons actuellement.

M. McRae: Pour ce qui est du train pour courte distance, n'est-ce pas que l'une de ses caractéristiques c'est que l'on peut le raccorder à une locomotive par les deux extrémités? Je ne veux pas dire qu'il y a une locomotive à chaque bout, mais que le train peut se mouvoir dans un sens ou dans l'autre sans qu'on lui fasse effectuer un 180 degrés. Est-ce un facteur?

M. Franche: Probablement. Je n'en suis pas sûr. Vous me posez des questions plutôt détaillées.

M. McRae: Cela me semble plutôt facile, si vous avez le pouvoir voulu pour le faire avancer... Vous n'auriez pas besoin de deux sources de locomotion; il peut s'accrocher des deux bouts.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McRae.

Nous passons maintenant au deuxième tour de questions et je cède la parole à M. Benjamin. Tout me porte à croire que nous pourrons finir avant midi.

M. Benjamin: Oh, vous voulez dire que je puis poser mes questions jusqu'à ce que midi sonne?

Le président: N'ambitionnez pas sur le pain béni, monsieur Benjamin!

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Franche s'il peut donner au Comité des statistiques sur le service passager, disons mois par mois, pour les années 1980, 1981, 1982 et ce sous la forme dont il s'en sert pour ses propres fins. Nous croyons que ce genre de chiffres devraient être rendus publics et remis à notre Comité. Enfin, c'est mon avis. Il nous faut avoir une évaluation des résultats de nos activités ainsi qu'un exemplaire des sondages et études que vous avez faits pour essayer d'attirer le passager.

Je puis vous assurer, monsieur Franche, que si vous pouvez nous donner ce genre de statistiques, je suis sûr que tous les membres du Comité s'en serviront pour essayer de vous aider. Chacun d'entre nous s'intéresse à l'expansion du service passager et voudrait savoir quels sont les résultats positifs dans

[Text]

So I wonder if those kinds of figures could be presented to us, in passenger miles, actual numbers of people on each route, and for that matter, revenues. I am sure you have them. Could you give them to the committee?

Mr. Franche: If it is route by route, I am trying to assess my commercial activity versus the others in the business. It is in some form of aggregated form probably which we would have to look at. But route by route, we operate 144 trains a day. That is a tall order, if the committee so wishes. But I honestly would have to look at what is available. I do not look at 144 trains a day in the company. Maybe others do. I am a little wary about divulging that type of information. It is not so much to committee members obviously, but there are others who have access to that who are our competitors, and I do not have access to their handling by routes. I wish I had. That is my preoccupation, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: No. Statistics Canada and I believe the CTC put out extensive information in this area for all modes of traffic—air, bus, rail, trucks, ferries, whatever. I guess we will have to ask them if they can give me any breakdown, because I am sure you are required to provide both those agencies with certain information either directly or through the Department of Transport. Frankly I cannot see why you should be worried about whether Greyhound knows how many people you haul between Winnipeg and Regina. They probably have a good idea anyway. I doubt if this is going to do you any harm in terms of your business in terms of competition with Greyhound, for example, or with Air Canada or CP Air or whatever—or how many go between Winnipeg and Calgary or Winnipeg and Edmonton and Vancouver.

• 1125

But also, I would like to have this kind of information to see just what has happened since the cutback of 21 routes, the last year of the total operation compared with the next full year since those routes were cut back, because I have disagreed with the minister on a number of occasions on the benefits of that, or the lack of benefits of that. I think it would be beneficial to both the committee and to VIA Rail. I am sure you have the figures and you no doubt know what has resulted since that drastic change in routes. I do not expect a detailed, every day—or anything like; just month by month or quarter by quarter. I appreciate if you did it in total detail, you would have a stack four feet high. That is not what I am interested in.

Can you tell us if you and your officials are directly involved, and are you having any significant influence on the drafting of a white paper preliminary to legislation for VIA Rail? Do you have any idea when VIA Rail will be getting this white paper, and what has been your involvement?

[Translation]

ce domaine. Je me demande donc si ce genre de chiffres pourrait nous être remis, en milles-passagers, nombre de gens pour chaque itinéraire, et, tant qu'à y être, les revenus que cela rapporte. Je suis sûr que vous avez ces chiffres. Pourriez-vous les remettre au Comité?

M. Franche: S'il s'agit des chiffres trajet par trajet, j'essaie d'évaluer mon activité commerciale par rapport à mes concurrents. Ces chiffres doivent exister sous forme de totaux en globalité et il nous faudrait voir. Cependant, trajet par trajet, il y a 144 trains par jour. C'est beaucoup de travail, si le Comité le désire. Cependant, très franchement, il me faudrait voir ce qui est à ma disposition. Je n'étudie pas les chiffres sur tous les trains tous les jours. Peut-être d'autres le font-ils. Je me méfie un peu lorsqu'il s'agit de divulguer ce genre d'information. Pas que je me méfie des membres du Comité, de toute évidence, mais il y en a d'autres qui auraient accès à ces chiffres et ce sont nos concurrents et, moi, je n'ai pas accès à ce genre de chiffres chez eux. J'aimerais bien. Voilà le problème, monsieur le président.

M. Benjamin: Non. Statistique Canada et moi-même croyons que la CCT a déjà publié énormément d'informations dans ce domaine pour tous les modes de transport: air, autobus, rail, camions, traversiers et que sais-je encore. Je crois qu'il me faudra demander ces détails à cet organisme, car je suis sûr que vous devez leur fournir certains renseignements, soit directement, soit par l'intermédiaire du Ministère des transports. Franchement, je ne comprends absolument pas pourquoi vous devriez avoir une peur bleue que Greyhound sache combien de passagers vous transportez entre Winnipeg et Régina. Cette compagnie en a fort probablement une très bonne idée déjà. Je doute fort que vos affaires en pâtiraient par rapport à Greyhound, Air Canada et CP Air ou que vous deviez faire grand cas du nombre de voyageurs entre Winnipeg et Calgary ou Winnipeg et Edmonton et Vancouver.

Mais je voudrais que vous me fassiez également parvenir ces renseignements pour que je puisse juger des conséquences qu'a eues la suppression de ces 21 itinéraires; je voudrais les chiffres portant sur la dernière année avant la suppression de ces lignes pour que je puisse les comparer avec l'année qui a suivi la suppression de ces lignes car, à la différence du ministre, je me suis souvent interrogé sur les avantages qui découleraient de cette suppression ou plutôt du manque d'avantages qui en découlerait. Je pense que le Comité et VIA Rail pourraient en tirer quelque utilité. Je suis persuadé que vous possédez ces statistiques et que vous savez sans l'ombre d'un doute quelles ont été les conséquences de cette suppression draconienne de lignes. Je ne voudrais pas de statistiques détaillées mais plutôt des statistiques mensuelles ou trimestrielles. Si elles étaient trop détaillées, je me rends compte qu'elles atteindraient le plafond. Ce n'est pas ce qui m'intéresse.

Pouvez-vous nous dire si vous-même et vos collaborateurs participez directement à la rédaction d'un livre blanc dont découlerait une loi régissant VIA Rail ou si vous avez une influence quelconque à ce sujet? Pouvez-vous nous dire quand

[*Texte*]

Mr. Franche: Mr. Chairman, first of all I have just realized that I think at the beginning of the discussion I answered a question maybe erroneously, so I have to correct it right away. It is not my habit and I do not like that.

We did not get a draft of the discussion paper. I have just been told that what we got is a draft of our own internal position, which leads me to your question. It just came in yesterday, and it is being prepared. So I have not reviewed that. I do not know what is in there. But I must say we did not get a draft of the discussion paper which I alluded to at the beginning of this testimony.

We are working on our own position on this, so right now—as I say, it just came in yesterday. I have not seen what my staff has prepared, and I cannot comment, except we are doing it in anticipation of hearings from this committee.

Mr. Benjamin: The internal discussion paper you are doing, then, is first for your own purposes, and secondly, when you appeared as a witness before the committee—you are not going to be submitting it to the Department of Transport?

Mr. Franche: No, my board will submit it to the committee.

Mr. Benjamin: I see. So you have no say in what is going on, then, in the drafting being done by the government?

Mr. Franche: I would not say that. I know in the past we have been consulted on the discussion paper. But I think in the last month or two, I guess, maybe they have still been working at it and there has been no additional discussion between Transport Canada and on the details of it. But as I understand it, they are going forward very shortly with their discussion paper. So there are some changes. They will probably ask us our opinion and so forth, and that is fine; I think it should be that way. They will proceed from there.

The Chairman: Excuse me, just a minute. You said your board would submit the discussion paper to the committee. I may have missed it, but would you identify the committee?

Mr. Franche: When I am saying the committee, I am thinking of this committee, because the last time I appeared I said if we are invited to testify before this committee on the discussion paper . . . and you said, of course you will be invited. So it is in that framework—this committee.

The Chairman: That is what I had hoped.

Mr. Franche: Unless it is referred elsewhere, but I do not see how. I presume this is where they will refer it.

The Chairman: Do you believe we are going to see that paper some day, Mr. Franche?

Mr. Franche: Yes.

[*Traduction*]

ce livre blanc sera terminé ainsi que la façon dont vous y avez participé?

M. Franche: Monsieur le président, je viens de me rendre compte qu'au début de notre conversation, j'ai peut-être répondu faussement à une question et je voudrais me corriger immédiatement. Ce n'est pas courant chez moi et je n'aime pas cela.

En fait, nous n'avons pas obtenu de brouillon ou ébauche du document de travail. On vient de me dire que nous avons en réalité obtenu un brouillon de notre propre position interne, ce qui m'amène à répondre à votre question. Nous l'avons reçu hier et je ne l'ai pas encore lu. Je ne sais pas ce qu'il renferme. Mais permettez-moi de vous dire que nous n'avons pas reçu de brouillon de document de travail auquel j'ai fait allusion au début de ce témoignage.

Nous sommes en train d'arrêter notre propre position et, comme je l'ai dit, ce document est arrivé hier. Je n'ai pas vu ce que mes collaborateurs ont préparé et je ne peux donc pas vous en parler; tout ce que je puis vous dire, c'est que nous avons préparé ce document en prévision des audiences de ce Comité.

M. Benjamin: Vous avez donc préparé ce document interne, premièrement pour vous-même, et, deuxièmement, en prévision de votre comparution devant le Comité. Mais n'allez-vous pas l'adresser au Ministère des transports?

M. Franche: Non, mon conseil le présentera au Comité.

M. Benjamin: Je vois. Vous n'avez donc aucun mot à dire sur la rédaction du document en voie de préparation par le gouvernement?

M. Franche: Je ne m'exprimerais pas ainsi. Je sais que par le passé nous avons été consultés. Mais il n'y a eu aucune concertation entre le Ministère des transports et nous-mêmes depuis un mois ou deux, je crois, et il est fort possible qu'ils sont toujours en train d'en arrêter les détails, mais nous ne les connaissons pas. Mais je crois savoir que ce document de travail sera bientôt prêt. Certaines modifications s'imposent, par conséquent. Ils vont vraisemblablement nous demander ce que nous en pensons et je pense qu'ils devraient le faire. Ils pourront ensuite procéder comme ils le veulent.

Le président: Excusez-moi un instant. Vous avez dit que votre conseil allait présenter un document de travail au Comité. Je ne vous ai peut-être pas entendu, mais de quel comité s'agit-il?

M. Franche: Ce Comité-ci, car la dernière fois que j'ai comparu, j'ai dit que si nous étions invités à venir parler devant ce Comité du document de travail, nous le ferions et vous avez dit que vous nous inviteriez. Il s'agit donc de ce Comité-ci.

Le président: C'est ce que j'espérais.

M. Franche: À moins qu'un autre comité en soit saisi, mais je ne vois pas comment. Je suppose que c'est ce Comité-ci qui en sera saisi.

Le président: Pensez-vous que nous aurons un jour ce document en main, monsieur Franche?

M. Franche: Absolument.

[Text]

The Chairman: That is reassuring; I had begun to wonder.

[Translation]

Le président: C'est rassurant, car je commençais à avoir des doutes.

• 1130

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I just find it incredible that the government has set up a national passenger train corporation and then shuts it out completely in the preparation of the discussion paper or legislation. It is still a legal nothing. I find it incredible that they did not involve the company itself with the department and the company has to come to us to let us know their views after the fact, after the government has done its drafting. I find that amazing.

Mr. Chairman, has VIA applied to the CTC to change its schedules on trains between Campbellton and Moncton, and if so, what has been decided?

Mr. Franche: If I can ascertain . . . the question, again, has to do with Moncton and Campbellton.

Mr. Benjamin: Yes, to change your schedules on that run, Campbellton to Moncton.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the answer is no. We do not apply to the CTC for changing a schedule. What we apply for is when we change frequencies obviously, unless there is disagreement with the railroads in terms of the scheduling, the time and so forth, as we have done in the past in the Maritime provinces. So no, we have not applied for that.

Mr. Benjamin: Fifteen months ago a big press conference was held in the City of Regina announcing an agreement among VIA Rail, the Department of Transport, the Department of Regional Economic Expansion, the Government of Saskatchewan, and the City of Regina for the development of a multi-modal passenger terminal in the City of Regina in the CP Union Station. The Government of Saskatchewan is now reviewing it again and have been for over a year. I wonder if Mr. Franche can tell us what the situation is. Has he had any meetings with officials of the Government of Saskatchewan? Is VIA Rail being firm and forceful in trying to persuade them to proceed immediately with their end of the bargain?

The reason I am asking is that I am just desperately afraid in the name of so-called restraint and cutbacks that a project that is agreed to by all levels of government, by all political parties, as well as VIA Rail, and is supported by all of those groups, is suddenly in danger of being lost—and if we do it will be a tragedy because it will serve as a prototype for many other locations in Canada and it is such an ideal opportunity.

I am wondering what you can tell us about the state of that project and what you think its prospects are.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think the hon. member has put it in a certain way, which is just about right, that I guess

M. Benjamin: Monsieur le président, il est absolument incroyable que le gouvernement ait jugé bon de créer une société nationale de transport de voyageurs par train pour ensuite l'ignorer complètement lors de la préparation du document de travail ou du texte législatif. Pour le moment, ils n'ont rien vu. Il est absolument incroyable que le Ministère n'ait pas consulté la société elle-même et que cette dernière soit obligée de comparaître devant nous pour nous faire état de son opinion après que le gouvernement ait rédigé son propre texte législatif. Je trouve cela ahurissant.

Monsieur le président, Via Rail a-t-il déposé une demande auprès de la CCT en vue de modifier l'horaire des trains entre Campbellton et Moncton et, dans l'affirmative, quelle décision a été prise?

M. Franche: Pouvez-vous répéter votre question?

M. Benjamin: Oui, avez-vous changé l'horaire des trains entre Campbellton et Moncton?

M. Franche: Monsieur le président, la réponse est négative. Nous n'avons pas à demander à la CCT l'autorisation de modifier un horaire. Nous déposons une demande d'autorisation lorsque nous modifions la fréquence des trains, à moins qu'il n'y ait désaccord avec les compagnies de chemins de fer en ce qui concerne les horaires, comme nous l'avons fait par le passé pour les provinces atlantiques. Donc, la réponse à votre question est non.

M. Benjamin: Il y a 15 mois, une grosse conférence de presse a été convoquée à Régina dans le but d'annoncer la signature d'un accord entre Via Rail, le ministère des Transports, le ministère de l'Expansion économique régionale, le gouvernement de la Saskatchewan et la ville de Régina; cet accord portait sur la construction d'une gare multimodale qui serait aménagée dans la CP Union Station de Régina. Or, le gouvernement de la Saskatchewan est toujours en train d'étudier cet accord et ce, depuis plus d'un an. Je me demande si M. Franche peut nous dire où en est cette affaire. A-t-il eu des entretiens avec les responsables du gouvernement de la Saskatchewan? Via Rail exerce-t-elle des pressions en vue de les pousser à donner suite à leur part de cet accord?

Je pose cette question car je crains fortement, que, au nom des prétendues restrictions et coupures budgétaires, un projet sur lequel se sont entendus tous les paliers administratifs, tous les partis politiques, ainsi que Via Rail, ne soit envoyé aux oubliettes et si tel est le cas, je puis vous affirmer que ce sera une tragédie, car cette décision risque de faire tache d'huile ailleurs au Canada, alors que l'occasion semble trop belle pour la rater.

Pouvez-vous nous dire où en est ce projet et quel en est l'avenir?

M. Franche: Monsieur le président, je crois que le député a exposé le cas de façon assez juste puisque, effectivement, le

[Texte]

the provincial government has been looking at it or studying it for quite a while. We are always eager to go ahead with it. I met quite a while ago with Minister Schoenhals in a very short meeting just to get to know him and at the same time to bring to his attention our interest in the Regina station. I went to visit the station because I wanted to see visually what it was like, and I think it is a very good spot. The area has improved tremendously, and it probably has since the last time I was there. We want to, but there was an agreement and right now there are some difficulties in the provincial government agreeing to that. There was a meeting I think with our vice-president, Mr. Murray, I would say about a month ago, and we are still waiting, I think, for a response from the provincial government.

• 1135

Mr. Benjamin: We are also in danger if this project goes belly-up. Mr. Chairman, the federal government has already committed \$500,000 through DREE toward the project, and that will be lost funds if we are not careful.

I would like to urge Mr. Franche to take a personal interest in this and to do all he can from his perspective and his position in persuading the government of Saskatchewan to proceed with all dispatch. I also want to plead with my conservative colleagues. I have met with the Minister of Urban Affairs, Mr. Schoenhals as well. He was receptive, he told me he personally supports the project but he is having problems with his own treasury board and so forth. So I think the Minister of Urban Affairs in Saskatchewan needs all the support and help he can get; so in addition to you, Mr. Franche, I am inviting my colleagues in the Conservative Party to do the same thing.

Mr. Chairman, do you have any plans to return passenger service to downtown Quebec City and Edmonton? This business of taking people at high speed from one city to another and then dropping them off three or four or five miles from downtown is not going to gain you any new traffic.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think to start with Edmonton, we applied for a provisional service to the Canadian Transport Commission, and one of the main features of our plan was to go into downtown Edmonton, right to where the CP track meets with the CN tracks. While I was there I went to visit the site, because I wanted to get a first-hand view of this. The decision of the Canadian Transport Commission was to provide for the provisional service, but to stay in south Edmonton and to provide a bus service to downtown Edmonton and hotels. We, unfortunately, would have wished that the decision would have been to go to downtown. We have no choice now but to provide that provisional service.

[Traduction]

gouvernement provincial étudie ce projet depuis quelque temps déjà. Nous avons toujours l'intention d'y donner suite. Il y a quelques temps, je me suis entretenu brièvement avec le ministre Schoenhals et j'en ai profité pour attirer son attention sur la gare de Régina et l'intérêt que nous y manifestons. Je suis allé visiter la gare car je voulais voir de quoi elle avait l'air et je crois que l'emplacement est idéal. Ce secteur s'est grandement amélioré et je suis sûr que cette amélioration s'est poursuivie depuis que je m'y suis rendu. Nous voulons donner suite à cet accord mais, pour l'instant, le gouvernement provincial semble rechigner. Notre vice-président, M. Murray, a été, je crois, consulté il y a environ un mois, mais nous attendons toujours la réponse du gouvernement provincial.

M. Benjamin: Il y a également d'autres risques si ce projet était abandonné. Monsieur le président, le gouvernement fédéral a déjà affecté \$500,000 de crédit à ce projet par l'intermédiaire du ministère de l'Expansion économique régionale et ces crédits seront perdus si nous ne faisons pas très attention.

Je voudrais donc que M. Franche s'y intéresse personnellement et qu'il utilise tous les moyens qu'il a à sa disposition pour persuader le gouvernement de la Saskatchewan de donner suite à ce projet sans plus tarder. Et je voudrais également retenir les services de mes collègues conservateurs. J'ai également rencontré M. Schoenhals, ministre des Affaires urbaines. Il m'a écouté avec beaucoup d'attention et m'a dit qu'il appuyait ce projet, mais qu'il éprouvait des difficultés avec son Conseil du Trésor. Je pense donc que le ministre des Affaires urbaines de la Saskatchewan a besoin de tout l'appui et de toute l'aide qu'il peut obtenir, et c'est la raison pour laquelle je vous demande, monsieur Franche, ainsi qu'à mes collègues du Parti conservateur, de s'y intéresser de près.

Monsieur le président, projetez-vous de fournir de nouveau un service voyageurs aux centres-ville de Québec et d'Edmonton? Utiliser des trains à grande vitesse pour transporter des voyageurs d'une ville à une autre pour ensuite les laisser à trois, quatre ou cinq milles du centre-ville ne va pas accroître le nombre de vos voyageurs, je vous le garantis.

M. Franche: Monsieur le président, pour commencer par Edmonton, nous avons déposé une demande de service temporaire auprès de la Commission canadienne des transports pour, entre autres, desservir le centre-ville d'Edmonton, là où les rails du CP rejoignent celles du CN. Lorsque j'étais à Edmonton, je me suis rendu sur place car je voulais voir quelle était la situation. La Commission canadienne des transports nous a accordé ce service temporaire, mais a décidé que nous devions nous arrêter à Edmonton-sud et offrir un service d'autocar desservant le centre-ville et les principaux hôtels. Nous espérons malheureusement que la Commission canadienne des transports accepte que nous desservions le centre-ville. Nous n'avons pas le choix et nous devons maintenant fournir ce service provisoire.

[Text]

Mr. Benjamin: That is ridiculous. That is driving people off the train. Did they give any reasons why they only allowed you to south Edmonton and then go by bus? Incredible.

Mr. Franche: In the decision they referred to the complexity of the situation—CP, CN, and ourselves—and I guess they say, well, please provide a bus service meanwhile, and try to solve your problems with CP.

Mr. Benjamin: What is your problem with CP?

The Chairman: Did they give you a subsidy for the bus service?

Mr. Franche: No, there was no subsidy. The cost of that is subsidized through SSRs with Transport Canada, and that is where it will be. We are trying to implement it right now. There is a bit of a delay, and right now they have work blocks going on, which would delay the service again. We are trying to assess right now what the implications of those work blocks are when we are trying to start up the service. It may be better to delay it a little longer until the work is completed, and then start the service, at least to give it half a chance of success.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I for one am going to write to the CTC, and I hope all members of the committee will. The committee should maybe make a recommendation in its report.

Here are two cities, prime candidates for a high-speed, downtown-to-downtown service. Each city has close to 600,000 people, that is 1.2 million, and I will bet you there are another half million people living between those two cities. It is 190-some miles, it is an ideal high-speed train run, and if it means people have to get off at south Edmonton and haul all their luggage off and haul onto a bus to go another five miles to downtown Edmonton, they are not going to get on the train. I just find these kinds of decisions and these kinds of practices are designed to make VIA Rail fail. I can only conclude that.

What about Quebec City?

• 1140

Mr. Franche: In Quebec City, it is our wish to go back to *La Gare du Palais* or right in that area, but preferably *La Gare du Palais*. We are awaiting a decision from the government. We have made our case to the Minister of Transport. It would take us at least, I would say, about two years of work to get the trains in. We were hoping to get them by the end of 1984, but I would say that, if we get a positive decision, it will take us into early 1985. I am not sure; we would have to assess that.

Mr. Benjamin: Well, a track going into downtown Quebec City—even something temporary. This business of dumping them off miles out of town . . . If your trains are not going to

[Translation]

M. Benjamin: C'est tout à fait ridicule. On n'encourage pas les gens à prendre le train de cette façon. La Commission vous a-t-elle expliqué pourquoi vous ne pouviez que desservir Edmonton-sud et offrir ensuite un service d'autocar? C'est tout à fait incroyable.

M. Franche: Dans la décision qu'elle a rendue, la Commission a fait allusion à la complexité de la situation entre le CP, le CN et nous-mêmes et elle nous a fait savoir que nous devions, entre-temps, offrir un service d'autocar et essayer de résoudre nos problèmes avec le CP.

M. Benjamin: Quelle est la nature de ce problème?

Le président: Subventionnent-ils le service d'autocar?

M. Franche: Non, nous n'avons reçu aucune subvention. Le coût de ce service est subventionné par le ministère des Transports et telle est la situation. Nous essayons d'offrir ce service d'autocar. Nous accusons un certain retard auquel il faut ajouter des travaux sur certains tronçons de la voie qui auront pour effet de retarder ce service. Nous essayons d'évaluer quelles seront les conséquences de ces travaux lorsque nous essaierons de lancer ce service. Il serait peut-être préférable de le retarder un peu plus jusqu'à ce que ces travaux soient terminés pour que nous puissions lui donner au moins une chance de réussir.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'entends adresser une lettre à la CCT et j'espère que tous les membres du Comité le feront également. Peut-être même que ce Comité devrait proposer une recommandation dans son rapport.

Voilà deux villes qui sont toutes deux choisies pour bénéficier d'un service à grande vitesse, de centre-ville à centre-ville. Chaque ville compte près de 600,000 habitants, ce qui représente un total de 1.2 millions d'habitants et je vous parie que 500,000 autres personnes vivent entre ces deux villes. Le parcours est d'environ 190 milles et c'est un parcours idéal pour un train à grande vitesse, mais si les gens doivent descendre à Edmonton-sud, récupérer leur bagage et prendre un autocar pendant cinq milles pour se rendre au centre-ville d'Edmonton, ils ne prendront pas le train. Je ne peux que conclure que ce genre de décisions et ce genre de pratiques ne soient conçues pour faire de VIA Rail un échec retentissant.

Et à Québec?

M. Franche: À Québec, nous voulons retourner à la Gare du Palais ou à proximité de la gare, mais de préférence à la Gare du Palais. Nous attendons que le gouvernement rende sa décision. Nous avons présenté notre point de vue au ministre des Transports. Je dirais qu'il nous faudrait environ deux ans pour lancer le service. Nous espérons obtenir les trains d'ici la fin de 1984, mais je dirais plutôt au début de 1985, si la décision rendue est positive. Cette date n'est pas certaine, nous allons devoir étudier la situation.

M. Benjamin: Vous pourriez au moins construire une voie provisoire allant jusqu'au centre-ville de Québec, car cette idée de les laisser en rade à des kilomètres du centre-ville . . . Si vos

[Texte]

be downtown-to-downtown, you are going to lose. Anytime there are roadblocks—either from the CTC, the CPR or CNR, or anybody else—I hope you will let this committee know. We will try to be helpful.

What is your problem with the CPR in the case of Edmonton?

Mr. Franche: I guess it is the cost.

Mr. Benjamin: They do not want to do it.

Mr. Franche: Hold on; I will check that. Yes, it is the cost of having access to downtown. The committee hearing of the CTC stated it was in the order of \$15 million, which is, from our point of view, very difficult to accept.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman...

The Chairman: One final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just a comment before my final question. We should have learned a lesson, for example, in the case of Saskatoon. What effectively killed rail passenger service for Regina-Saskatoon-Prince -Albert was the tearing up of all the tracks in downtown Saskatoon, putting in a new CNR station out... you cannot even find it; you get lost. It is farther out than the airport, so obviously nobody is going to take the train. They did that 10 years ago.

Even the City of Saskatoon supported the whole idea of taking out all these tracks and the railway station. They had to come back very redfaced—they had the courtesy to blush at least—10 years later and ask the government and the CTC to authorize VIA Rail to run their passenger train to the downtown CPR station, since the CNR one had been taken out. So let us not go through that again. Let us learn a lesson from that kind of experience.

Finally, I have had some complaints, and it is possible some of my colleagues have, about not having enough cars on the *Ocean* between Campbellton and Moncton. People have to stand, and that has occurred quite frequently. What is the situation now? What are you doing about making certain there are enough cars on each train? Can you not get a reasonable projection from your reservation computer, allowing for last minute passengers getting on? Can you not do a better job with the amount of equipment you provide?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the question of standees is beginning to be a problem with VIA. I guess in the way of an answer, maybe our ridership is picking up in some ways and it is getting a little tighter. I think the case you referred to, as I recall, was on the Easter weekend. Unfortunately, on those weekends it is very difficult. On the *Ocean*, it is under a reservation system. It sometimes ties in, I think, with some of the connections that come into it—they add some people. They are unfortunate circumstances.

[Traduction]

trains ne peuvent pas aller de centre-ville à centre-ville, vous n'allez pas pouvoir vous en sortir. J'espère que vous ferez part à ce Comité des obstacles que peuvent dresser sur votre route soit la CCT, soit le CP, soit le CN. Nous essaierons de vous aider.

Dans le cas d'Edmonton, quelle est la nature de votre problème avec le CP?

M. Franche: Je suppose que c'est le coût de l'opération.

M. Benjamin: Ils ne veulent pas le faire.

M. Franche: Attendez, je vérifie. Oui, il s'agit des coûts qu'entraînerait l'accès au centre-ville. D'après l'audience de la CCT, cela se chiffrerait à environ 15 millions de dollars, ce qui représente, pour nous, une somme difficile à accepter.

M. Benjamin: Monsieur le président,...

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Permettez-moi de faire une observation avant de poser ma dernière question. Nous aurions dû apprendre notre leçon dans le cas, par exemple, de Saskatoon. Car c'est en fait la destruction de toutes les voies ferroviaires menant au centre-ville de Saskatoon et la construction d'une nouvelle gare du CN à des kilomètres de là, d'ailleurs on ne peut même pas la trouver, on se perd, qui a sonné le glas du service voyageurs entre Regina, Saskatoon et Prince Albert. Cette gare est encore plus éloignée que l'aéroport et il est évident que personne ne veut prendre le train. Ceci a été fait il y a dix ans déjà.

Même la ville de Saskatoon avait appuyé l'idée de détruire toutes ces voies ainsi que la gare. Ils sont ensuite revenus tout penauds (ils ont au moins eu le tact d'arriver têtes baissées) dix ans plus tard et ont demandé au gouvernement et à la CCT d'autoriser VIA Rail à amener ses trains voyageurs jusqu'à la gare centrale du CP, puisque celle du CN avait été détruite. Alors, grands dieux, ne renouvelons pas cette expérience désastreuse.

Enfin, j'ai reçu des plaintes, et peut-être que mes collègues en ont reçu également, au sujet de manque de wagons de l'*Océan* entre Campbellton et Moncton. Les voyageurs doivent rester debout et cela est fréquent. Où en est la situation maintenant? Que faites-vous pour vous assurer que chaque train comporte suffisamment de wagons? Ne pouvez-vous pas obtenir une prévision raisonnable d'après le nombre des réservations tout en tenant compte de voyageurs qui prennent le train à la dernière minute? Ne pouvez-vous pas redresser cette situation?

M. Franche: Monsieur le président, la question des personnes qui restent debout commence à poser quelques problèmes. Je puis vous répondre en vous disant que le nombre de passagers augmente et que la situation devient de plus en plus serrée. Je pense que vous faites allusion au week-end de Pâques. Malheureusement, la situation est très difficile ces week-ends-là. En ce qui concerne l'*Océan*, il faut réserver. Cela dépend parfois, je pense, des autres correspondances où d'autres gens montent dans le train. Ce sont des circonstances malheureuses.

[Text]

On the unreserved territory, because this problem has been recurring now in the last few months, we have started in April with our reservation system, with RESERVIA, to—not make reservations. Reservations are extremely costly when you compare them to the cost of the ticket. That is one of our problems. Our ticket price is low and you cannot put a large percentage of your revenue just into making a reservation.

• 1145

Now, at low cost the computer system RESERVIA, when a sale is made by our agent stations or some tour operators connected into it, automatically registers one sale in, versus what the train consists of. We get a reading on that now every hour.

We have had to debug the system; we had a few surprises in the first month. All of a sudden, in one case in southwestern Ontario, we picked up over 70 standees and we found that one agent in the United States had booked a group of students, 60 of them, in one slug—and it was not on the computer. Boom! It hit us, and we could not figure out why. We have just lately developed that, and we are trying to make it work. It is not perfect, but at least it allows us 2 or 3 hours before asking if we are going to have a standee problem or not, as we learn to work better with the system. We are trying to address the system. We cannot make reservations for low-cost tickets.

Mr. Benjamin: What goes into your reservation system, the print-outs for the tickets, and what not—does that not also include the number of bodies as well as the revenue? For example, supposing it is a woman with two children under five; the children do not pay a fare, but those are three passengers.

Mr. Franche: In your reservation system, as RESERVIA, you have the name of the customer, the type of seat he has purchased—or bedroom, or roomette, or whatever, what accommodation extra he has purchased—on what day and on what train. How that occurred around the Easter weekend I do not know, except that I suspect that it got tied into collecting trains that are not on the reservation system. They hit you all at once.

Mr. Benjamin: But you could have on one ticket as many as eight or ten bodies. I mentioned a letter to you; I will not raise that matter now, but in that instance there were nine people, two bedrooms, two roomettes, that was four adults and five children. Does not that get into your readouts or into the yard office system the number of bodies that are going to be getting on that train?

Mr. Franche: I prefer to refer to them, Mr. Chairman, as customers instead of bodies—but, yes, we have the number of customers if the roomette is booked for one . . .

Mr. Benjamin: That would only be one.

Mr. Franche: —that will be one, or if it is a bedroom for two or a drawing room for four we will have that; and I believe we

[Translation]

Pour les secteurs sans réservations, puisque ce problème ne cesse de se renouveler depuis plusieurs mois, nous avons commencé, en avril, avec notre système RESERVIA, de ne plus faire de réservations. Celles-ci coûtent très cher par rapport au prix du billet de train. C'est là un de nos problèmes. Nos billets de train ne sont pas chers et on ne peut pas se permettre d'affecter un pourcentage important de nos recettes dans une simple réservation.

Maintenant, à un coût peu élevé, notre système informatisé RESERVIA, enregistre automatiquement la vente d'un billet, lorsqu'un de nos agents ou lorsqu'une agence de voyage qui peut se brancher sur notre système vend un billet. Donc, nous savons à tout moment combien de billets ont été vendus par rapport au nombre de wagons que comporte le train.

Nous avons dû revoir notre système car nous avons eu quelques surprises le premier mois. Un jour, dans le sud-ouest de l'Ontario, nous avons constaté qu'il y avait 70 personnes debout et nous nous sommes rendu compte qu'un agent aux États-Unis avait acheté 60 billets pour un groupe d'étudiants tout d'un coup et notre ordinateur n'avait pas enregistré cette vente de billets. Mais nous ne savions pas pourquoi. Nous venons tout juste de mettre ce système au point et nous essayons de le faire fonctionner. Il n'est pas parfait, mais il nous donne au moins une marge de deux ou trois heures qui nous permettent de savoir s'il y aura des personnes debout. Nous essayons de régler ce problème, car nous ne pouvons pas faire de réservations pour des billets qui se vendent à bas prix.

M. Benjamin: Qu'introduisez-vous dans votre système de réservation, les billets eux-mêmes et ainsi de suite? Est-ce qu'il enregistre également le nombre de passagers ainsi que les recettes prévues? Par exemple, supposons qu'une femme voyage avec deux enfants de moins de cinq ans; les enfants ne paient pas, mais il y a quand même trois passagers.

M. Franche: Dans notre système informatisé RESERVIA figurent le nom du client, le type de siège qu'il a réservé, ou le wagon-lit ou la couchette, les services qu'il a demandés en plus, le jour du déplacement ainsi que le numéro du train. Je ne sais pas ce qui s'est passé pendant le week-end de Pâques; tout ce que je puis supposer, c'est qu'il y a eu des trains de correspondance qui ne figurent pas dans notre système de réservation. Tous les ennuis arrivent en même temps.

M. Benjamin: Mais pour un billet, il se peut très bien qu'il y ait huit ou dix passagers. Je vous ai parlé d'une lettre et je ne vais pas m'attarder là-dessus maintenant, mais dans ce cas il y avait neuf personnes, deux wagons-lits, deux couchettes pour quatre adultes et cinq enfants. Ne savez-vous pas combien de personnes vont monter dans ce train?

M. Franche: Je préfère parler, monsieur le président, de clients et non pas de personnes mais, effectivement, si la couchette est réservée pour un personne, . . .

M. Benjamin: Ce n'est qu'une personne.

M. Franche: Effectivement, mais nous savons également si quelqu'un a réservé un wagon-lit pour deux, un salon pour

[Texte]

also have the names, normally. So on the reservation system we have that, yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Bockstael would like a question . . .

Mr. Benjamin: I almost got to 12.00 noon.

The Chairman: Yes, you worked hard at it—and I would like to put a question or two to Mr. Franche before we adjourn, if I may.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Franche, the most often recurring inquiry that I get in Winnipeg is regarding the Winnipeg Farlane campers' special. It comes up every year, of course, and there are negotiations carried on at the local level between the district manager, or the vice-president, Mr. Murray, and these people representing the campers that have their lodges along that railway line. Then there is input from the legal department of VIA Rail, and so forth. At the last meeting of this committee, or the last time that was addressed, Mr. Blaikie asked some questions. We were told that the matter would be looked into and there would be possible arrangements, which would satisfy the campers, to have an earlier start and a later ending of the program. Can you enlighten us on that? Has an agreement been reached and is it now satisfactory to all concerned?

Mr. Franche: Mr. Chairman, yes, the Campers Special, we call it, has required a lot of ink, I think, or effort. We tried to satisfy it.

• 1150

It is typical of the dilemmas we sometimes have to serve all customers properly. Of course, the dilemma there is between the outfitters on one part of the line and the campers on another part of the line. At some stage there is, I think, quite a bit of misunderstanding between the parties. Mr. Mazur wrote to me, and I am sure wrote to many members of the committee. There were, after that, meetings between the Winnipeg Farlane Camping Recreational Association, at which we explained our position and some of the improvements that we had done to give it a bit more service, especially in the first part of the year.

It is not all resolved. I think, however, that the discussion and the dialogue between the parties has improved. Mr. Mazur I think on March 10 wrote to Mr. Murray explaining that they appreciated the discussions they had had, the meetings they had had, but they were not in total agreement on everything. At least they understood VIA's difficulties; agreed with the improvements. They made suggestions at that meeting on different aspects, three different things, such as splitting the trains at Sioux Lookout or Armstrong, or revising departure times out of Winnipeg and Capreol, and additional frequency of the campers special. But they also recognized that this would have to be reviewed by the CTC through hearings, and therefore they have written to the CTC on this.

[Traduction]

quatre. Je crois que nous avons également les noms de ceux qui ont réservé ces billets. Donc tout ceci figure sur notre système de réservation.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Je crois que M. Bockstael voudrait poser une question . . .

M. Benjamin: J'ai failli aller jusqu'à midi.

Le président: Oui, vous avez fait beaucoup d'efforts; je voudrais maintenant poser une ou deux questions à M. Franche avant que nous ne levions la séance, si vous me le permettez.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Monsieur Franche, on entend tout le temps parler à Winnipeg du spécial pour les campeurs de Winnipeg Farlane. Cette affaire resurgit tous les ans et des négociations se déroulent au niveau local entre le gérant du district ou le vice-président, M. Murray, et les représentants des campeurs qui possèdent des chalets le long de cette ligne de chemins de fer. Le service du contentieux de VIA Rail y participe également. Lors de la dernière réunion de ce Comité, ou la dernière fois que cette question a été soulevée, M. Blaikie a posé certaines questions. On nous a dit que l'on se pencherait sur cette affaire et que des accords seraient conclus à la satisfaction des campeurs pour que le programme puisse commencer plus tôt et se terminer plus tard. Pouvez-vous nous dire ce qui se passe? Un accord a-t-il été conclu et satisfait-il tous les intéressés?

M. Franche: Effectivement, monsieur le président, le spécial campeurs, comme nous l'appelons, nous a demandé beaucoup d'efforts, mais nous avons essayé de satisfaire les intéressés.

Cette situation illustre bien les problèmes que nous éprouvons parfois dans le but de satisfaire tout le monde. Dans ce cas-ci, il y a eu problème avec les pourvoyeurs d'une part, et les campeurs de l'autre. Je crois d'ailleurs que les malentendus ne manquent pas entre les intéressés. M. Mazur m'a adressé une lettre et je suis sûr qu'il en a adressé une à de nombreux membres du Comité. Nous nous sommes par la suite entretenus avec la *Winnipeg Farlane Camping Recreational Association*; nous leur avons expliqué notre position et certaines des améliorations que nous avons apportées à la situation en vue d'améliorer le service, en particulier au début de la saison.

L'affaire n'est pas encore entièrement résolue. Je crois cependant que la concertation entre les intéressés s'est améliorée. Je crois que M. Mazur a adressé une lettre le 10 mars dernier à M. Murray et expliquant que les discussions allaient bon train mais qu'il n'était pas d'accord sur toutes les clauses de l'accord. Ils comprenaient au moins les difficultés de VIA et ont également accepté les améliorations que nous avons faites. Lors de cette réunion, ils ont avancé trois suggestions à savoir, dédoubler les trains à Sioux Lookout ou à Armstrong, revoir les heures de départ de Winnipeg et de Capreol et multiplier le nombre des trains réservés aux campeurs. Mais ils ont également reconnu que la situation devait être étudiée par

[Text]

Referring, if you will allow me just to quote a bit from Mr. Mazur's letter, he says:

In your letter of March 3 . . .

—he is writing to Mr. Murray, our vice-president in Winnipeg . . .

. . . you indicate our acceptance of service on trains seven and eight.

There was a misunderstanding on this point, he says. They are still opposed to the proposed schedule; it is not suitable, especially for September, October. They understood the explanation and the constraints, and they have made some proposals. He said his association appreciates the concerns for the requirement of a suitable and adequate weekend service for the people in the area, and they are having now a close and productive association with VIA and our staff to try to meet these things.

So I think there has been improvement, but not total agreement between the parties, because we have to reconcile also the northwestern Ontario outfitters who are on that line. I think one has to recognize there is also there a commercial need, obviously, and the campers' special or private needs. It is a very difficult situation, not enjoyable for anybody. We are trying as best we can to accommodate them, but I guess one has to say maybe that the final arbitrator in this one may have to be the CTC.

Mr. Bockstael: Thank you very much. That is enlightening.

The Chairman: I will try to be very brief, Mr. Franche, so we can adjourn by noon. I have here a copy of a story that appeared in this morning's issue of *The Citizen*. The headline is: VIA's annual deficit to hit \$755 million. About three-quarters of the way down in the second column it says:

VIA president Pierre Franche was to appear today before the Senate Transport Committee . . .

—et cetera. Would you mind telling me at what time you planned to appear before the Senate committee today, Mr. Franche?

Mr. Franche: I guess I had better ask that of Mr. Weston. I am sure he mixed up a committee of one House with a committee of the other place.

The Chairman: Is the figure in the headline as accurate as that statement?

Mr. Franche: I think the figure you have there—let me check the figure and I will tell you.

Mr. Forrestall: You mean you do not know it all off the top of your head?

• 1155

Mr. Benjamin: That is right . . .

[Translation]

la CCT qui devrait tenir des audiences à ce sujet et c'est la raison pour laquelle ils ont écrit à la CCT.

Si vous me le permettez, je vais citer une partie de la lettre de M. Mazur:

Dans votre lettre du 3 mars . . .

. . . c'est une lettre qu'il adresse à M. Murray, notre vice-président à Winnipeg . . .

. . . vous indiquez que vous acceptez les services proposés pour les trains sept et huit.

Il dit qu'il y a eu malentendu sur ce point. Il s'oppose toujours à l'horaire proposé; cela ne leur convient pas en particulier pour septembre et octobre. Ils ont compris l'explication qui leur a été donnée ainsi que les restrictions qui s'en suivent, et ont avancé certaines propositions. Il a dit que son association se rendait compte qu'il fallait offrir un certain service convenable et suffisant le week-end pour les gens qui habitent la région et ils s'entretiennent régulièrement avec VIA et notre personnel pour essayer de respecter ces conditions.

Je pense donc qu'il y a eu amélioration, bien qu'il y ait encore certains points de désaccord entre les intéressés, car nous devons également tenir compte des pourvoyeurs du nord-ouest de l'Ontario qui circulent sur cette ligne. Cette ligne est utilisée d'une part pour des raisons commerciales et d'autre part pour les besoins des particuliers comme les campeurs. C'est une situation très difficile qui ne plaît pas à tout le monde. Nous essayons du mieux que nous pouvons de répondre à leurs demandes, mais je suppose que dans ce cas-ci, c'est la CCT qui aura le dernier mot.

M. Bockstael: Merci beaucoup. Votre explication est très utile.

Le président: J'essaierai d'être très bref, monsieur Franche, pour que nous puissions lever la séance d'ici midi. J'ai en mains une copie d'un article qui a paru dans le *Citizen* de ce matin. Le titre de cet article est le suivant: Le déficit annuel de VIA devrait atteindre 755 millions de dollars. Aux trois quarts de la deuxième colonne, voici ce que dit l'article:

Le président de VIA Rails, M. Pierre Franche, devait comparaître ce matin devant le Comité sénatorial des transports . . .

. . . etc. Pourriez-vous me dire à quelle heure vous deviez comparaître aujourd'hui devant le Comité sénatorial, monsieur Franche?

M. Franche: Je ferais mieux de laisser M. Weston y répondre. Je suis sûr qu'il s'est trompé et qu'il a pris un comité d'une Chambre pour un comité de l'autre.

Le président: Le chiffre cité dans le titre de l'article est-il aussi exact que ce que je viens de vous lire?

M. Franche: Permettez-moi de vérifier.

M. Forrestall: Comment, vous ne le savez pas par coeur?

M. Benjamin: En effet . . .

[Texte]

Mr. Franche: It is the one that is in the main estimates and includes capital and operations based on the budgets that we prepared last October.

Mr. Benjamin: And labour assistance.

The Chairman: Okay.

Mr. Franche: And labour assistance and so forth.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Franche and Mr. Fortin. I think the committee has had a good opportunity to put practically all of the questions it wants, and it seems that it will not be necessary to have the afternoon session.

I thank you for appearing, and I would like to thank all honourable Senators for their appearance here today.

The meeting is adjourned.

[Traduction]

M. Franche: Il s'agit du chiffre qui figure dans les prévisions budgétaires et qui comprend les capitaux ainsi que les opérations compte tenu des budgets que nous avons préparés en octobre dernier.

M. Benjamin: Ainsi que de l'aide à la main-d'oeuvre.

Le président: Bien.

M. Franche: Ainsi que l'aide à la main-d'oeuvre et ainsi de suite.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Franche et monsieur Fortin. Je crois que les membres du Comité ont eu l'occasion de poser presque toutes les questions qu'ils désiraient et il se peut fort bien qu'il ne soit pas nécessaire de revenir cet après-midi.

Je vous remercie d'être venus et je voudrais également remercier tous les sénateurs d'avoir assisté aujourd'hui à ce Comité.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

Mr. Pierre A.H. Franche, President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc. M. Pierre A.H. Franche, président—directeur général, VIA Rail Canada Inc.

1
27
72

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 95

Thursday, May 5, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 95

Le jeudi 5 mai 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Annual Report of Air Canada for 1982

CONCERNANT:

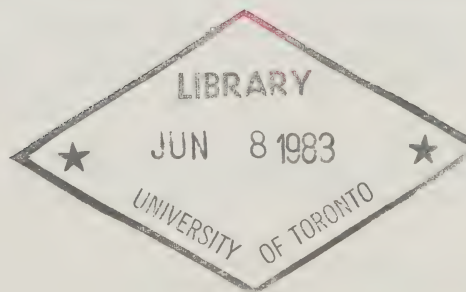
Rapport annuel d'Air Canada pour 1982

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Jacques Olivier
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Blaikie
Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Wednesday, May 4, 1983:

Mr. Blaikie replaced Mr. Skelly.

On Thursday, May 5, 1983:

Mr. Olivier replaced Mr. Campbell (*LaSalle*).

Conformément à l'article 69(4)b du Règlement

Le mercredi 4 mai 1983:

M. Blaikie remplace M. Skelly.

Le jeudi 5 mai 1983:

M. Olivier remplace M. Campbell (*LaSalle*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 5, 1983
(138)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bosckstaël, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan and Olivier.

Alternates present: Messrs. Corriveau, Ellis and Gimaïel.

Other Members present: Messrs. Gourd (*Argenteuil—Papineau*), Keeper, Lachance and LaSalle.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer and Mr. René Amyot, Q.C., Chairman of the Board.

In accordance with its permanent Order of Reference contained in Section 17(7) of the Air Canada Act (1977)—1977-78 Statutes of Canada, Chapter 5, 26-27 Elizabeth II, the Committee proceeded to consider the Annual Report of Air Canada for 1982.

Mr. Taylor made a statement.

Mr. Amyot made a statement.

The witnesses answered questions.

At 11:02 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:10 o'clock a.m., the sitting resumed.

It was agreed,—That the documents submitted by Mr. Taylor, President and Chief Executive Officer, Air Canada, be printed as an appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Evaluation of Condominium Purchase and Lease Renewal Proposals, prepared for Air Canada, by A.E. Lepage Limited, dated August 1982 (*See Appendix "TRPT-39"*).

2. Letter dated September 9, 1982, from Mr. Stoddart, Senior Vice-President, Resource Group, to Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer, Air Canada (*See Appendix "TRPT-40"*).

3. Evaluation of Condominium Purchase and Lease Renewal Proposals, prepared for Air Canada, by A.E. Lepage Limited, dated September 1982 (*See Appendix "TRPT-41"*).

4. Letter dated October 27, 1982, from Mr. Amyot, Q.C., Chairman of Air Canada, to the Minister of Transport (*See Appendix "TRPT-42"*).

5. Letter dated October 22, 1982, from Mr. Emile Larochelle of of A.E. Lepage Limited to Mr. Alex A. Stoddart, Senior Vice-President, A.E. Lepage Limited (*See Appendix "TRPT-43"*).

6. Letter, dated November 29, 1982, from the Minister of Transport to Mr. Amyot, Chairman of the Board, Air Canada (*See Appendix "TRPT-44"*).

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 5 MAI 1983
(138)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bosckstaël, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestal, Nowlan et Olivier.

Substituts présents: MM. Corriveau, Ellis et Gimaïel.

Autres députés présents: MM. Gourd (*Argenteuil—Papineau*), Keeper, Lachance et LaSalle.

Témoins: D'Air Canada: M. Claude I. Taylor, président-directeur général, et M. René Amyot, président du Conseil.

Conformément à son ordre de renvoi permanent prévu au paragraphe 17(7) de la loi constituant Air Canada (1977)—Statuts du Canada 1977-1978, chapitre 5, 26-27 Elizabeth II, le Comité entreprend l'étude du Rapport annuel d'Air Canada de 1982.

MM. Taylor et Amyot font respectivement leur déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 11h02, les travaux sont suspendus pour reprendre à 11h10.

Il est convenu,—Que les documents soumis par M. Taylor, président et directeur général d'Air Canada soient publiés en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Une évaluation des propositions d'achat en copropriété et de renouvellement du bail, préparée pour Air Canada par A.E. Lepage Limitée en août 1982 (*Voir Appendice "TRPT-39"*).

2. Une lettre du 9 septembre 1982 adressée par M. Stoddart, premier vice-président, *Resource Group*, à M. Claude I. Taylor, président et directeur général d'Air Canada (*Voir Appendice "TRPT-40"*).

3. Une évaluation des propositions d'achat en copropriété et de renouvellement du bail, préparée pour Air Canada par A.E. Lepage Limitée en septembre 1982 (*Voir Appendice "TRPT-41"*).

4. Une lettre de M. Amyot, c.r., président du conseil, au ministre des Transports datée du 27 octobre 1982 (*Voir Appendice "TRPT-42"*).

5. Une lettre du 22 octobre 1982 de M. Emile Larochelle (A.E. Lepage Limitée) à M. Alex A. Stoddart, premier vice-président (*Voir Appendice "TRPT-43"*).

6. Une lettre du 29 novembre 1982 du ministre des Transports à M. Amyot, président du conseil d'Air Canada (*Voir Appendice "TRPT-44"*).

Questioning was resumed;

L'interrogatoire reprend;

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30
o'clock a.m., Tuesday, May 10, 1983.

A 12h40, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 10
mai 1983 à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, May 5, 1983

• 0934

The Chairman: Order, please.

I would ask the cameramen to cease and desist.

• 0935

In accordance with our permanent order of reference contained in Section 17(2) of the Air Canada Act, 1977 we shall commence consideration of the annual report of Air Canada for 1982.

I would like to welcome before the committee this morning Mr. René Amyot, Chairman of the Board of Air Canada; Mr. Claude Taylor, President and Chief Executive Officer of Air Canada.

Welcome, gentlemen.

I understand that Mr. Taylor has an opening statement to make, and I will call upon him to do so in just a moment. I said to him privately, and I will say it to the record, that he must have some kind of special photogenic appeal, because I recall when we had him before the committee on the domestic air carrier policy we were inundated with cameras, and the same phenomenon occurred again this morning.

I do not know what it is you have, Mr. Taylor, but I will have to speak to you privately some day.

Mr. Taylor, would you make your opening statement, please?

M. Olivier: Monsieur le président . . .

The Chairman: Mr. Olivier.

Mr. Olivier: I want to know if we have this morning some RCMP people inside this . . . Can you answer this question?

The Chairman: I do not think it would be proper for me to ask, because the meeting is open to the public.

Mr. Olivier: Yes.

The Chairman: I have no way of knowing. We do not check credentials of people coming into the committee, and therefore I would prefer not to single out people. I might point out that anything that is said in this committee is privileged and cannot be used by the police or the courts.

Mr. Olivier: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Just on another very brief point of order, I wondered, since we are set to sit at 9.30, 11.00 and 3.30, it may be that we will not conclude our hearings by noon, and I know that some of our witnesses, Mr. Taylor, and, frankly, myself, although I could change plans, have a commitment, he west and myself east, and I wonder if there would be predisposition to have this hearing with some certainty; that we go to

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 5 mai 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Je demanderais aux caméramen de se retirer.

Conformément à notre ordre de renvoi permanent figurant au paragraphe 17(2) de la Loi d'Air Canada de 1977, nous entreprenons l'étude du rapport annuel d'Air Canada pour 1982.

Ce matin, je tiens à souhaiter la bienvenue à M. René Amyot, président du conseil d'administration d'Air Canada, et à M. Claude Taylor, président-directeur général d'Air Canada.

Messieurs, bienvenue.

Je pense que M. Taylor a une déclaration d'ouverture à nous faire et je lui donnerai la parole dans un instant. Je lui ai dit en privé, et je le répète pour le compte rendu, qu'il doit avoir un attrait photogénique spécial quelconque, car je me souviens, lorsqu'il a comparu devant le comité, alors que nous étudions la politique sur le transport aérien au pays, nous fûmes inondés de caméras, et le même phénomène s'est reproduit ce matin.

J'ignore quel est votre secret, monsieur Taylor, mais un jour, je devrai vous en entretenir en privé.

Monsieur Taylor, voulez-vous, s'il vous plaît, nous faire votre déclaration d'ouverture?

Mr. Olivier: Mr. Chairman . . .

Le président: Monsieur Olivier.

M. Olivier: Je voudrais savoir s'il y a ce matin des gens de la GRC dans cette pièce. Pouvez-vous répondre à cette question?

Le président: Je pense qu'il serait inconvenant que je pose la question, car cette séance est ouverte au public.

M. Olivier: Oui.

Le président: Je n'ai aucune façon de le savoir. Nous ne vérifions pas l'identité des gens qui assistent aux séances du comité; donc, je préférerais ne pas identifier qui que ce soit. J'ajouterai que tout ce qui est dit dans ce comité est protégé par l'immunité parlementaire et ne peut être utilisé par les policiers ou les tribunaux.

M. Olivier: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Juste un autre bref rappel au Règlement. Je me demande, puisque nous devons siéger à 9h30, 11 heures et 15h30, il se peut qu'à midi, nous n'ayons pas terminé, et je sais que l'un de nos témoins, M. Taylor, a un engagement, (et franchement moi aussi quoique je pourrais modifier mes plans) il doit se rendre dans l'Ouest, et moi dans l'Est, je me demande donc si, pour cette audience, les gens seraient disposés à siéger

[Text]

12.30 and, depending on where we are then, adjourn and perhaps come back another day, if that is necessary. I just throw that on the table, but I am not going to really argue about it too much. But I know Mr. Taylor has a longstanding commitment, others may have longstanding commitments, and certainly three hours this morning will give us the opportunity to ask a few questions.

The Chairman: That certainly is agreeable to me; is that the general disposition of the committee?

M. Deniger: Non. Monsieur le président, je pense qu'il vaudrait mieux évaluer la situation quand il sera 12h30. Si nous jugeons utile d'ajourner à 12h30 et de revenir subséquemment, on le fera; sinon, on continuera cet après-midi.

The Chairman: Well, that may be good advice, because as a matter of fact the committee may decide it wants to adjourn before 12.30.

Mr. Deniger: Exactly.

The Chairman: So, let us play it by ear and if we decide at any point in the proceedings that we have exhausted our questioning we can deal with the adjournment at that point. Is that agreed, members of the committee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Mr. Taylor, would you make your statement, please?

Mr. Claude I. Taylor (President and Chief Executive Officer, Air Canada): Thank you, Mr. Chairman, members of the committee.

The Chairman of our Board, René Amyot, and my officers and I, welcome the opportunity to appear before the committee in our annual visit to discuss the annual report.

These are troubled times for the airline industry world-wide and the state of the economy, of course, is of concern to all of us. In 1982, Air Canada suffered its first loss since 1976, and traffic continues to decline as we make our way through 1983. Fortunately, as a result of five previous profitable years, even with the 1982 loss our retained earnings stand at \$153.3 million.

• 0940

However, our debt:equity ratio has risen to 65% to 35% equity and in 1982, even though we were able to maintain our share of traffic on the highly competitive routes, traffic had fallen basically to the 1978 levels. One of the challenges we face in this situation is to remain competitive in order to attract as large a share of the traffic as possible, which we are doing by maintaining our standards of service. We fully intend to continue doing this.

Another challenge we face is to ensure that the airline remains financially self-sufficient. Because we are not generating adequate funds internally, we have had to increase our borrowings, and because we do not anticipate any immedi-

[Translation]

jusqu'à 12h30, et selon le point où nous serons rendus alors, à lever la séance, pour revenir au besoin un autre jour. Je vous le propose simplement comme cela, mais sans vraiment trop insister. Je sais que M. Taylor a un engagement de longue date, il se peut que d'autres aussi aient des engagements de longue date, et il est certain que ce matin, pendant trois heures, nous aurons l'occasion de poser quelques questions.

Le président: Je suis certainement d'accord; est-ce là l'opinion générale du comité?

Mr. Deniger: No. Mr. Chairman, I think it would be better to evaluate the situation when we get to 12:30. If, at that time, we judge that we should adjourn and come back later on, we will do so. Otherwise, we will continue this afternoon.

Le président: Eh bien, c'est certainement un bon avis, car, en fait, le comité peut très bien décider de lever la séance avant 12h30.

M. Deniger: Exactement.

Le président: Nous verrons donc au fur et à mesure, et si, à un moment donné, nous décidons que nous avons épuisé toutes nos questions, nous pourrions discuter de l'ajournement à ce moment-là. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

Monsieur Taylor, voulez-vous, s'il vous plaît, faire votre déclaration?

M. Claude I. Taylor (président-directeur général d'Air Canada): Merci, monsieur le président, membres du comité.

Le président de notre conseil d'administration, M. René Amyot, mes collaborateurs et moi-même sommes heureux de cette occasion de comparaître devant le comité pour notre visite annuelle, afin de discuter du rapport annuel.

L'industrie du transport aérien mondial vit de durs moments, et l'état de l'économie inquiète tous et chacun. En 1982, Air Canada a enregistré sa première perte depuis 1976 et le trafic poursuit son déclin à mesure qu'avance 1983. Fort heureusement, grâce aux bénéfices enregistrés au cours des cinq exercices précédents, et malgré l'incidence de la perte subie en 1982, nos *bénéfices non répartis* s'établissent à \$153.3 millions.

Le rapport de la dette à l'avoir est toutefois passé à 65/35. Bien que nous ayons réussi à conserver notre part du marché sur les lignes à forte concurrence, le trafic a, en 1982, baissé aux proportions de 1978. Nous devons dès lors, coûte que coûte, demeurer concurrentiels, de manière à drainer un trafic maximal. Nous nous y employons en maintenant la qualité de nos services et nous avons la ferme intention de continuer dans ce sens.

Autre préoccupation tout aussi essentielle, nous devons préserver l'autonomie financière de la société. Comme nous ne dégageons pas de l'exploitation les fonds nécessaires, nous avons été dans l'obligation d'accroître nos emprunts. Nous ne

[Texte]

ate turnaround in the Canadian or world-wide economy, we expect that by the end of 1983 our ratio of debt to equity will have risen to about 73:27, which is considerably higher than our target of 60:40.

We can take small comfort from the fact that the world-wide industry has lost nearly \$2 billion in 1982 and the North American industry almost \$700 million. The Canadian losses will total approximately \$100 million, including our own loss of \$32.6 million and CP Air's of \$39.2 million.

The company's response to these problems is to continue strict cost controls, to reduce capacity and flying to more nearly matched traffic flows, to retire a number of aircraft, and to reduce staffing levels—all to ensure its losses are minimized. The entire fleet of the passenger DC-8s, which we have flown for over 20 years, was retired on April 26 of this year—a full year ahead of what had been planned. Through discussions and agreements with our unions, we have been able to avoid lay-offs in all but two categories. In one of these, we were unable to reach an agreement with the union. However, there could be a need for further reductions as we come into the fall of 1983, depending upon the economic conditions.

In the fall of 1982, we took a strategic decision to concentrate our management efforts on the thing we do best, which is running the airline, and in future we will restrict our other activities to those which are complementary and synergetic to the airline operation. The Group Enterprises organization, as such, has been disbanded. Coincident with this, we undertook a major restructuring of the corporation and its management processes, and this resulted in a reduction in management levels from 3,600 to 3,000. Included in this was a 20% reduction at the executive level.

In Air Canada, the requirements of Bill C-124 have been fully respected. Since June 29, 1982, compensation plans for individual employee groups have been increased during the first year of the restraint program to a maximum of 6%. Furthermore, in recognition of current economic circumstances, the granting of individual salary adjustments to management personnel has been deferred during 1983 for up to 11 months for executive and senior management and eight months for all other levels of management.

Because of the weakness in the economy, we have tried, through incentive pricing, to stimulate the leisure market within Canada and between Canada and the U.S. as a means of utilizing the capacity that is available and in order to maintain employment levels.

In our view, this is not the time to make any structural changes in Canadian aviation policy, because the industry is in a very fragile condition. These are critical times for the aviation industry. Air Canada has weathered the storm of the economic recession reasonably well and we hope we are nearing the bottoming-out point, but the uphill battle to return to an adequate level of profitability will be equally challenging.

[Traduction]

prévoyons pas une reprise immédiate de l'économie canadienne et mondiale, aussi pensons-nous qu'à la fin de 1983, le rapport de la dette à l'avoir aura grimpé à 73/27, ce qui dépasse largement notre objectif de 60/40.

Le fait que les transporteurs aériens du monde entier ont perdu près de 2 milliards de dollars en 1982, dont près de 700 millions de dollars pour les seuls transporteurs nord-américains, offre bien peu de consolation. Les pertes affichées par les compagnies canadiennes s'élèvent à environ 100 millions de dollars, dont 32.6 millions à Air Canada et 39.2 millions à CP Air.

Pour remédier à la situation, la société continue de pratiquer une gestion rigoureuse des coûts; elle a réduit son offre et ses activités de vol pour les adapter davantage au trafic, retiré du service un certain nombre d'appareils et comprimé l'effectif, le tout en sorte que les pertes soient limitées au minimum. Tous les DC-8 passagers, que nous avons utilisés pendant plus de 20 ans, étaient réformés au 26 avril dernier, soit un an plus tôt que prévu. Au terme de pourparlers et d'accords avec les syndicats, nous avons pu éviter les mises à pied dans toutes les catégories d'employés, à l'exception de deux. Dans l'un des cas, nous n'avons pu trouver de terrain d'entente avec le syndicat. Il se pourrait toutefois que nous devions procéder à d'autres compressions à l'automne 1983 si la conjoncture économique l'exigeait.

À l'automne 1982, nous avons pris la décision de concentrer nos efforts là où nous excellons, dans la gestion de l'activité aérienne. Selon cette stratégie, nous nous limiterons à l'avenir aux secteurs complémentaires concourant à la bonne marche de cette activité. Pour cette raison, le Groupe d'entreprises a été réintégré à la structure organique. Simultanément, nous avons procédé à une importante modification de cette structure et des méthodes administratives de l'entreprise, ce qui a eu pour résultat de ramener l'effectif cadre de 3,600 à 3,000. A cet égard, la compression a touché 20 p. 100 du personnel de la haute direction.

A Air Canada, les dispositions de la loi C-124 ont été pleinement respectées. Depuis le 29 juin 1982, la hausse des salaires de divers groupes de personnel est limitée à 6 p. 100 durant la première année du programme d'austérité. En outre, vu la situation économique actuelle, la majoration annuelle de la rémunération du personnel cadre en 1983 est reportée de 11 mois pour les cadres supérieurs et la haute direction et de 8 mois pour les cadres des autres échelons.

Devant la faiblesse de l'économie, nous nous sommes efforcés, en proposant divers tarifs promotionnels, d'inciter aux voyages d'agrément au Canada ou aux États-Unis pour remplir les places offertes et ainsi préserver les emplois.

Nous sommes d'avis que la situation actuelle ne se prête pas à des modifications structurelles de la politique canadienne en matière de transport aérien, car l'état de cette industrie est très précaire, et la période actuelle, cruciale. Air Canada a relativement bien résisté aux tourbillons de la récession. Nous espérons qu'après avoir atteint le creux de la vague, nous amorcerons bientôt une remontée à un niveau de rentabilité

[Text]

We believe we have positioned ourselves to take every advantage of the recovery when it occurs.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

I might advise members of the committee that I have checked on the absence of the coffee; they claim that they did not get notice of this morning's meeting, but it is on its way—I do not mean the notice, I mean the coffee.

We will begin our questioning this morning with Mr. Nowlan, followed by Mr. Benjamin, followed by Mr. Deniger.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: There will be 15-minute rounds this morning, to begin with.

Mr. Nowlan: I would like to welcome the president and the chairman. I appreciate the chairman's coming. The president knew a little longer, perhaps, about this committee; I do not know how much notice the chairman had. I certainly appreciate their both being here today.

I will pick up the statement, Mr. Chairman, of Mr. Taylor, where in the last paragraph he talks about critical times in the aviation industry. I would like to ask, as my first question—on the basis of critical times, why was the decision made to move your headquarters from where it was to the new building on Beaver Hall Hill?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: The decision was one that we knew we were going to have to make because of the expiry of the leases in two of the main buildings that we occupy in Montreal—Place Ville Marie, on Dorchester and University, and one out on Ste Catherine Street West.

• 0945

We had leases expiring. We began about a year and a half or so ago to try to decide what we do—that is, whether to remain where we were or whether to change positions in Montreal. So after establishing a set of criteria on which to base our judgment, we then proceeded to evaluate all the opportunities and options available to us as to where the future home of Air Canada would be in Montreal. We go through these cycles of good times and bad times, but there are some decisions which are much more long ranging than others. Establishing a corporate home is a little like buying an aircraft; you are doing it for 25 or 40 years. It is a decision which you have to take in good times or bad.

Mr. Nowlan: Thank you. I understand you employed the A.E. Lepage company to evaluate the choices the board would consider.

[Translation]

suffisant, conscients des efforts qu'il nous faudra fournir. Nous avons la conviction d'être en bonne posture pour tirer parti de la reprise économique dès qu'elle se produira.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor.

Je tiens à aviser les membres du Comité que je me suis informé sur l'absence de café. Les responsables prétendent qu'ils n'ont pas reçu l'avis de convocation de ce matin, mais c'est en route... le café, je veux dire, et non l'avis de convocation.

Pour notre période de questions de ce matin, nous allons commencer par M. Nowlan, suivi de M. Benjamin, et suivi de M. Deniger.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

Le président: Ce matin, nous commencerons par des tours de quinze minutes.

M. Nowlan: Je tiens à souhaiter la bienvenue au président du conseil et au PDG. J'apprécie le fait que le président du conseil soit venu. Il se peut que le président-directeur général était au courant de cette réunion depuis un peu plus longtemps; j'ignore depuis quand le président du conseil en a été informé. J'apprécie certainement que les deux soient là ce matin.

Monsieur le président, je vais reprendre le dernier paragraphe de la déclaration de M. Taylor où il dit que l'état de cette industrie est très précaire. Voici ma première question: étant donné l'état très précaire de l'industrie, pourquoi a-t-on décidé de déménager votre siège social de l'endroit où il était, pour l'installer dans un nouvel immeuble, côte Beaver Hall?

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Nous savions qu'il nous faudrait prendre cette décision à cause de l'expiration des baux dans deux des principaux immeubles que nous occupons à Montréal, soit celui de la Place Ville-Marie, au coin des rues Dorchester et Université, et un autre rue Sainte-Catherine ouest.

Nous avions des baux qui venaient à expiration. Il y a environ un an et demi, nous avons commencé à penser à ce que nous ferions—c'est-à-dire demeurer où nous étions ou changer d'endroit à Montréal. Donc, après avoir établi un ensemble de critères sur lesquels baser notre jugement, nous avons commencé à évaluer toutes les possibilités et options qui s'offraient à nous afin de déterminer où établir le futur siège social d'Air Canada à Montréal. Nous avons des cycles où les choses vont bien et d'autres où les choses vont mal, mais il y a certaines décisions dont la portée est à beaucoup plus long terme que d'autres. L'établissement d'un siège social, c'est un peu comme l'achat d'un avion, c'est quelque chose que vous faites pour 25 ou 40 ans. C'est une décision qu'il faut prendre, que les choses aillent bien ou mal.

M. Nowlan: Merci. Je crois savoir que vous avez fait appel à la compagnie A.E. Lepage pour évaluer les choix qui seraient soumis au conseil.

[Texte]

Mr. C. Taylor: I think we had as many as 12 or 15 options at one stage. As we got those options, narrowed them down, eliminated some of the obvious ones that just did not fit at all, and narrowed the choices down to the last two or three, we kept in mind how high-profile Air Canada is and that our decisions could be challenged. Knowing also that I might have to come to this committee, as well as other things, and wanting to try to make sure we were making the right decision, we sought as much help as we could get in evaluating the proposition.

Mr. Nowlan: Okay. When did you employ A.E. Lepage to make the evaluation of the two or three choices you finally came down to?

Mr. C. Taylor: I believe it was in August 1982, but I can check that date for you now, Mr. Nowlan. Yes, it was in August 1982.

Mr. Nowlan: So that was when they were first involved to consider the choices. How many drafts did they submit to you for consideration before a final draft was submitted?

Mr. C. Taylor: They submitted a first draft which was discussed with the management of the corporation, which I saw. Then they had another working document, which became a working document not delivered to me but serving as an internal document for them; then there was the final document, which came to me in I believe late September.

Mr. Nowlan: Now, in the management committee...

The Chairman: Mr. Amyot.

M. René Amyot, c.r.(président du Conseil, Air Canada): Monsieur le président, est-ce que vous me permettriez d'intervenir? J'aimerais peut-être faire une courte déclaration si vous me permettez.

The Chairman: By all means.

M. Amyot: Je vous remercie.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je suis très heureux d'avoir cette occasion de me présenter devant ce Comité et de répondre publiquement aux questions qu'il aura à me poser. Depuis maintenant près de cinq mois, je me garde nécessairement de commenter publiquement une enquête policière qui, me dit-on sans cesse, ne durera que deux autres semaines.

Habituellement, les enquêtes policières ne sont pas menées sur la place publique, mais celle de la Gendarmerie royale du Canada relativement à Air Canada a reçu une grande publicité. Cette publicité, qui est à juste titre évitée pour les milliers d'autres enquêtes policières en cours à l'heure actuelle, m'a causé et me cause un tort considérable. Je suis désolé de devoir conclure que ce tort m'est réservé parce que j'occupe le poste que j'occupe.

Depuis que j'ai été mis au courant de l'enquête, mon devoir civique et mon devoir en tant que président du conseil d'Air

[Traduction]

M. C. Taylor: À un moment donné, je pense que nous avons jusqu'à 12 ou 15 options d'ouvertes. Lorsque nous avons reçu ces options, nous avons réduit leur nombre, nous avons éliminé celles où il était évident qu'elles ne répondaient pas du tout à nos besoins, pour finalement limiter le choix aux deux ou trois dernières; en gardant à l'esprit le fait qu'Air Canada est une société très en vue et que nos décisions pourraient être contestées. Sachant également que je devrais peut-être comparaître devant ce Comité, compte tenu d'autres choses également, et voulant m'assurer que nous prenions la bonne décision, nous avons cherché à obtenir le plus d'aide possible pour évaluer la proposition.

M. Nowlan: Très bien. À quel moment avez-vous embauché A.E. Lepage pour évaluer les deux ou trois options sur lesquelles vous aviez finalement arrêté votre choix?

M. C. Taylor: Je pense que c'était en août 1982, mais je puis vérifier la date pour vous immédiatement, monsieur Nowlan. Oui, c'était en août 1982.

M. Nowlan: C'est donc à ce moment-là que, pour la première fois, on leur a demandé d'étudier les choix. Combien de projets vous ont-ils soumis pour étude avant de vous présenter le projet final?

M. C. Taylor: Ils ont soumis un premier projet, que j'ai vu, et qui fut discuté par la direction de la société. Ensuite, ils avaient un autre document de travail, que je n'ai pas reçu, mais qui leur servait de document de travail interne; ensuite, il y eut le document final, qui me fut soumis à la fin de septembre, je crois.

M. Nowlan: Maintenant, au comité de gestion...

Le président: Monsieur Amyot.

Mr. René Amyot, Q.C. (Chairman of the Board, Air Canada): Mr. Chairman, may I intervene? If I may, I would like to make a short statement.

Le président: Je vous en prie.

Mr. Amyot: Thank you.

Mr. Chairman, members of the committee, I welcome this opportunity to appear before this committee and to answer publicly the questions that it will ask me. For nearly five months now, I have avoided commenting publicly a police inquiry which, I am always told, will only last two more weeks.

Ordinarily, police inquiries are not carried out in a public place, but the Royal Canadian Mounted Police inquiry on Air Canada has received a lot of publicity. This publicity, which is quite rightly avoided for thousands of other police inquiries taking place presently, has caused me and is causing me considerable harm. I am saddened to conclude that this is due to the fact that I occupy this job.

Since I was made aware of the inquiry, my civic duty and my duty as Chairman of the Board of Air Canada have forced

[Text]

Canada m'ont obligé à me taire publiquement, tout en collaborant pleinement avec la G.R.C.

• 0950

Le fait de comparaître devant vous me donne l'occasion de m'élever contre ce que je considère une campagne de chuchotements salissants. Ni de près ni de loin ai-je fait quoi que ce soit d'incompatible avec mon poste de président du Conseil. Au contraire, j'ai toujours agi dans les meilleurs intérêts d'Air Canada. Je me suis toujours occupé consciencieusement de ce mandat, mandat que j'occupe à temps partiel, et je me suis également occupé consciencieusement des dossiers qui m'ont été confiés de temps à autre par le président d'Air Canada, M. Taylor, particulièrement celui qu'il m'a confié relativement à l'examen de plusieurs choix possibles pour le nouveau siège social d'Air Canada.

Je suis donc ici pour répondre pleinement à toutes vos questions. Vous déciderez lesquelles poser en considérant que l'enquête policière est toujours en cours et qu'une ordonnance du juge Barrière interdit la publication du contenu de certains mandats de perquisition. C'est votre décision. Quelle qu'elle soit, je répondrai volontiers à vos questions.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Amyot.

I was not aware that you planned to make a statement, or I would have given you the opportunity at the very beginning. Anyway, it is on the record.

I want to assure you, Mr. Nowlan, that the three minutes the statement took will not be deducted from your time.

Mr. Nowlan: I appreciate that, Mr. Chairman. I appreciate the statement of Mr. Amyot.

I certainly intend to have questions to the chairman on his relationship with the president and the working relationship between chairman and president—and obviously also any questions I intended to ask about the possible choices of the site and other relationships of the chairman with Air Canada. There is a balance here, as the chairman well knows, between administration of justice and parliamentary inquiry, and trying to be fair, and that is why perhaps I think it is healthy that we are all here today, so we can discount any suggestion of unfairness as the facts unfold within the confines of criminal investigations and/or restrictions on that.

Coming back to Mr. Taylor—because I am going to be coming to Mr. Amyot, Mr. Chairman—just before the chairman's statement, the president had mentioned that the choices had been narrowed to two or three, and the employment of A.E. Lepage I think had been commissioned in August 1982.

My first question, which may or may not interrelate with the chairman, is, in the management committee, where the first draft was considered, is the chairman part of that management committee?

The Chairman: Mr. Taylor.

[Translation]

me to be publicly silent, while co-operating fully with the RCMP.

The fact of appearing before you gives me the opportunity to speak up against what I consider to be an underhanded campaign to sully my reputation. Neither from close at hand nor from afar did I do anything that is incompatible with my job as chairman of the board. On the contrary, I have always acted in the best interests of Air Canada. I have always conscientiously filled that mandate, mandate which I hold on a part-time basis, and I have always conscientiously looked after the files that the President of Air Canada, Mr. Taylor, have occasionally entrusted me with, particularly the one concerning the review of several possible choices for the new headquarters of Air Canada.

So, I am here to answer fully all of your questions. You will decide which questions to ask, taking into account that the police enquiry is still ongoing and that an order of Mr. Justice Barrière forbids the publication of the content of some search warrants. It is your decision. I will gladly answer your questions, whatever that decision is.

I thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Amyot.

J'ignorais que vous vouliez faire une déclaration, autrement je vous aurais donné l'occasion de le faire tout au début. De toute façon, c'est au compte rendu.

Je tiens à assurer M. Nowlan que les trois minutes qu'a duré la déclaration ne seront pas comptées sur son temps.

M. Nowlan: J'apprécie cela, monsieur le président, et j'apprécie aussi la déclaration de M. Amyot.

J'ai certainement l'intention de poser des questions au président du conseil sur ses relations avec le PDG et les relations de travail existant entre les deux, évidemment aussi, il y a toutes les questions que j'ai l'intention de poser sur les sites envisagés et sur les autres relations du président du conseil d'Air Canada. Comme le président le sait très bien, il y a équilibre, ici, entre l'administration de la justice et l'enquête parlementaire, et il faut essayer d'être juste, et je pense qu'il est bon que nous soyons tous là aujourd'hui, afin que nous puissions éliminer toute insinuation d'injustice au fur et à mesure que les faits sont divulgués par les enquêtes criminelles et à cause des contraintes que cela impose, ou les deux.

Pour en revenir à M. Taylor—je vais poser des questions à M. Amyot tout à l'heure, monsieur le président—juste avant la déclaration du président du conseil, le PDG a mentionné qu'on avait limité les choix à deux ou trois, et il a aussi dit que c'est en août 1982, que l'on a retenu les services d'A.E. Lepage.

Ma première question peut viser ou ne pas viser le président du conseil. Le président du conseil fait-il partie du comité de gestion qui a étudié le premier projet?

Le président: Monsieur Taylor.

[Texte]

Mr. C. Taylor: In the sense that we do not use a committee in that way, Mr. Nowlan—in other words, it is just a group of the senior management; we do not have a structured committee that considered it.

Mr. Nowlan: You mentioned the words “management committee”. You did not mean a structured committee? It is not a formal management committee? It is just an informal group of . . .

Mr. C. Taylor: No, if I used the words “management committee”, what I was talking about is that the report was discussed with management. There is a group of management that was concerned with this project.

Mr. Nowlan: Would the chairman have been part of that discussion with the management of Air Canada? This is the first draft we are talking about.

Mr. C. Taylor: No, the chairman was not involved in the larger meeting, at which there were I think four representatives from Lepage. Then the chairman and I discussed the contents of that meeting.

Mr. Nowlan: When we were talking about the first draft, Mr. Taylor, what was the date of that first draft?

Mr. C. Taylor: Again, I can give it to you, Mr. Nowlan. It was about the end of August or the first of September.

Mr. Nowlan: Okay.

I am looking at a copy of a letter dated September 1, directed to you from Emile Larochelle, of A.E. Lepage, enclosing six copies of a report concerning the headquarters, and pencilled on the top of the letter is the word “Draft”.

Mr. Chairman, I do not know what the committee wants to do, but I have the letter and the draft report that, quite frankly, is the basis of this series of questions.

• 0955

I do not know if all members have it, but whether it should be attached to the committee's evidence . . . I am not going to worry about it, but Mr. Deniger may want to make a comment.

Mr. Deniger: J'accepte volontiers l'offre de M. Nowlan, de déposer au Comité ce document de la compagnie Lepage mais je préférerais., et cela dépend de M. Nowlan., que la copie nous vienne d'Air Canada, parce que c'est un rapport fait par Lepage à Air Canada et j'aimerais qu'Air Canada nous donne sa copie.

Mr. Nowlan: Absolutely correct. I am glad that you clarified that. I am looking at a copy of a letter dated September 1, as I said, from E. Larochelle to Mr. Taylor.

Mr. Olivier: Is this the Air Canada copy you have?

Mr. Nowlan: It is an A.E. Lepage letter to the Executive Officer, President, Mr. Taylor. A very short letter that . . .

[Traduction]

M. C. Taylor: Monsieur Nowlan, nous n'utilisons pas le mot comité dans ce sens, autrement dit, il s'agit simplement d'un groupe de cadres; nous n'avons pas de comité structuré qui a étudié la question.

M. Nowlan: Vous avez utilisé les mots «comité de gestion». Vous ne parliez pas d'un comité structuré? N'est-ce pas un comité de gestion officiel? Est-ce seulement un groupe non officiel de . . .

M. C. Taylor: Non, si j'ai utilisé les mots «comité de gestion», ce que je voulais dire, c'est que la direction a discuté du rapport. Il y a un groupe de cadres qui sont visés par ce rapport.

M. Nowlan: Le président du conseil aurait-il pris part à ces discussions avec la direction d'Air Canada? Nous parlons du premier projet.

M. C. Taylor: Non, le président n'a pas participé à la réunion la plus importante à laquelle assistaient, je pense, quatre représentants de Lepage. Le président du conseil et moi-même avons discuté du contenu de cette réunion.

M. Nowlan: Lorsque nous parlons du premier projet, monsieur Taylor, ce premier projet est daté de quand?

M. C. Taylor: Encore une fois, je puis vous le dire, monsieur Nowlan. C'était vers la fin d'août, ou le 1^{er} septembre.

M. Nowlan: Très bien.

J'ai là un exemple d'une lettre qui vous est adressée; elle est datée du 1^{er} septembre, et provient d'Émile Larochelle, de A.E. Lepage. On lui a annexé six exemplaires d'un rapport sur le siège social et, au crayon, sur le haut de la lettre, apparaît le mot «draft».

Monsieur le président, j'ignore ce que le comité a l'intention de faire, mais j'ai la lettre et le projet de rapport sur lequel, très franchement, cette série de questions est basée.

J'ignore si tous les membres en ont un exemplaire, ou s'il faudrait l'annexer au compte rendu . . . Je ne m'en inquiéterai pas, mais M. Deniger veut peut-être faire un commentaire.

Mr. Deniger: I am quite willing to accept Mr. Nowlan's offer to table the A.E. Lepage document with the committee, but I would prefer . . . it depends on Mr. Nowlan . . . that it be tabled by Air Canada because it is a report done by Lepage for Air Canada and I would like Air Canada to give us its copy.

M. Nowlan: Vous avez tout à fait raison. Je suis heureux que vous ayez apporté cette précision. Je le répète, j'ai là une lettre de E. Larochelle, en date du 1^{er} septembre, et adressée à M. Taylor.

M. Olivier: Avez-vous l'exemplaire d'Air Canada?

M. Nowlan: Il s'agit d'une lettre de A. E. Lepage au président-directeur général, M. Taylor. Une très courte lettre . . .

[Text]

The Chairman: Order, please. Could I intervene here to ask Mr. Taylor if he is . . .

Mr. Nowlan: Are you aware of this letter? Do you have it?

Mr. C. Taylor: Yes, I do, Mr. Chairman.

The Chairman: Are you prepared to table it, Mr. Taylor, and the report?

Mr. C. Taylor: On the assumption that we table both reports.

Mr. Deniger: Step by step.

The Chairman: And the decision will be made as to whether they should be appended to the proceedings after we have seen them.

Mr. Nowlan: Okay. You are right; this is step by step at this stage, because I want to come to Mr. Amyot in my second round. I will not have time in the first round. But in a very quick step-by-step, you have the reports, I have the copies of the letters, and the first meaningful one is this letter of September 1, from Lepage to the president, enclosing a copy of a report called "Research and Analysis" and entitled: *Evaluation of Draft Condominium Purchase and Lease Renewal Proposals*, prepared for Air Canada, dated August 1982. Now, you have that draft evaluation report from A.E. Lepage, Mr. Taylor, do you not?

Mr. C. Taylor: Yes, I do.

Mr. Nowlan: Okay, without getting into the details of that . . .

An Hon. Member: He has to find it now.

Mr. Nowlan: He says he has it.

The Chairman: Yes, would you file it with the clerk, please.

Mr. C. Taylor: May I retain the copy while I am answering Mr. Nowlan's question?

Mr. Deniger: We would like to see it also. Just for a few seconds only.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Taylor is asking if he could at least retain it while he is answering questions. I do not see that there is that much urgency to give it to the clerk.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I would like to have it for five seconds only. I do not want your copy; I want his copy. Just for . . .

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, at this stage I do not have the time to get into the details of the report. I am just going to ask about the conclusion of the report . . .

Mr. Deniger: Right.

Mr. Nowlan: —to the president.

[Translation]

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Puis-je intervenir pour demander à M. Taylor s'il . . .

M. Nowlan: Êtes-vous au courant de cette lettre? L'avez-vous?

M. C. Taylor: Oui, je l'ai, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous prêt à la déposer, ainsi que le rapport, monsieur Taylor?

M. C. Taylor: Dans l'hypothèse où nous déposons les deux rapports.

M. Deniger: Une chose à la fois.

Le président: Après que nous les aurons vus, nous décidons s'il faut les annexer au compte rendu.

M. Nowlan: Très bien. Vous avez raison; pour l'instant, il faut y aller étape par étape, car au deuxième tour, je vais questionner M. Amyot. Je n'aurai pas le temps de le faire au premier tour. Mais si l'on passe les étapes très rapidement, vous avez les rapports, j'ai des exemplaires des lettres, et la première qui est importante, c'est une lettre du 1^{er} septembre, provenant de Lepage et adressée au président. Cette lettre a été envoyée avec un rapport appelé «*Research and Analysis*» et intitulé: «*Evaluation of Draft Condominium Purchase and Lease Renewal Proposals*», préparé pour Air Canada et daté d'août 1982. Alors, monsieur Taylor, vous avez en main ce rapport d'évaluation de projet?

M. C. Taylor: En effet.

M. Nowlan: Très bien, sans entrer dans les détails . . .

Une voix: Il doit le trouver maintenant.

M. Nowlan: Il dit qu'il l'a.

Le président: Oui, voulez-vous le remettre au greffier, s'il vous plaît.

M. C. Taylor: Puis-je conserver l'exemplaire pendant que je réponds aux questions de M. Nowlan?

M. Deniger: Nous aimerions également le voir, simplement pour quelques secondes.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: M. Taylor demande de le garder au moins pendant qu'il répond aux questions. Je ne pense pas qu'il soit aussi urgent de le remettre au greffier.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Je voudrais y jeter un coup d'oeil pendant cinq secondes seulement. Je ne veux pas votre exemplaire, je veux le sien. Juste pour . . .

M. Nowlan: Monsieur le président, pour l'instant, je n'ai pas le temps d'entrer dans les détails du rapport. Je vais simplement poser des questions sur la conclusion du rapport . . .

M. Deniger: Ca va.

M. Nowlan: . . . adressé au président.

[Texte]

Mr. Gourd: It is surprising if Mr. Nowlan has a photocopy that Air Canada does not have a photocopy.

Mr. Nowlan: I imagine, Mr. Gourd, that they do have several copies.

The Chairman: Mr. Amyot.

M. Amyot: Monsieur le président du Comité, j'aimerais simplement souligner une chose au sujet de la question que M. Nowlan a posée à M. Taylor.

Sur le document de l'évaluation Lepage, qui est daté du 1^{er} septembre 1982, apparaît à l'encre, en haut à droite, le mot *DRAFT*. Ces lettres-là ont été ajoutées par le *management* d'Air Canada et non pas par Lepage, parce que selon mes informations, le rapport du 1^{er} septembre 1982 était un rapport final, il n'y a aucun doute dans mon esprit.

Mr. Olivier: That is the reason why you are not sure now . . .

Mr. Nowlan: If you will let me ask my questions, I will get the point out. There is another report we are coming to that is entitled "Final Report". I am very glad for the intervention of the chairman, who added something that I certainly was unaware of. I wondered who pencilled the words in.

M. Amyot: Monsieur le président . . .

The Chairman: Okay, let us have a little order, please. We can only have one person speaking at a time, and I do not believe we should answer questions before they are asked.

Mr. Nowlan: Well, I am very glad for the chairman's intervention, Mr. Chairman . . .

The Chairman: I would like Mr. Nowlan to proceed with his questioning, and if there are any problems we will rule on those problems as they arise.

Mr. Nowlan: The letter of September 1 with the report dated actually August 1982, on which there is pencilled in "Draft", on both letters, is the evaluation which I read before of the purchase and lease renewal proposals for headquarters. I am asking the president not about the detailed report at this stage, but as I read the summary and conclusions of the 29-page report with two appendices the conclusion was—and I will read the conclusion. It is that the new headquarters should be the First Quebec property. Is that correct, Mr. Taylor?

• 1000

Mr. C. Taylor: What page are you referring to, Mr. Nowlan, may I ask?

Mr. Nowlan: I will read it to you. On page 6 . . . this is document 2.

Mr. Olivier: I want to see those documents, too. I do not have any page of this document.

Mr. Nowlan: But it is the first time you have been on the committee.

Mr. Olivier: That is not your problem, that. Okay?

[Traduction]

M. Gourd: C'est surprenant qu'Air Canada n'en ait pas de photocopies, alors que M. Nowlan en a une.

M. Nowlan: Monsieur Gourd, j'imagine qu'ils en ont plusieurs exemplaires.

Le président: Monsieur Amyot.

Mr. Amyot: Mr. Chairman, I would simply like to underline one thing in the question that Mr. Nowlan asked Mr. Taylor.

On the Lepage evaluation document, dated September 1, 1982, the word "draft" is written in ink on top of the document at the right hand side. These letters were added by Air Canada's management and not by Lepage. Because, according to my information, there is no doubt in my mind that September 1 report was a final report.

M. Olivier: C'est la raison pour laquelle vous n'êtes pas sûr, maintenant . . .

M. Nowlan: Si vous me laissez poser mes questions, je clarifierai la chose. Il y a un autre rapport auquel j'arrive, et qui est intitulé: «*Final Report*». Je suis très content de l'intervention du président du conseil, qui a ajouté quelque chose que j'ignorais. Je me demande qui a ajouté ces mots au crayon.

Mr. Amyot: Mr. Chairman . . .

Le président: Très bien, un peu d'ordre, s'il vous plaît. Il n'y a qu'une seule personne qui peut parler à la fois, et je ne pense pas que nous devrions répondre aux questions avant qu'elles aient été posées.

M. Nowlan: Monsieur le président, je suis très heureux de l'intervention du président du conseil . . .

Le président: J'aimerais que M. Nowlan continue de poser ses questions, et s'il y a des problèmes, nous les réglerons au fur et à mesure.

M. Nowlan: La lettre du 1^{er} septembre accompagnant le rapport qui, lui, est daté d'août 1982, sur lequel le mot «*draft*» est écrit au crayon, sur les deux lettres, c'est l'évaluation, que j'ai lue tout à l'heure, des propositions d'achat et de renouvellement de bail pour le siège social. Pour l'instant, je ne pose pas de questions au président sur les détails du rapport, mais comme j'ai lu le sommaire et les conclusions du rapport de 29 pages contenant deux appendices, la conclusion était . . . et je vais la lire. Il recommande l'immeuble de *First Quebec Corporation*. N'est-ce pas, monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Puis-je vous demander de quelle page il s'agit, monsieur Nowlan?

M. Nowlan: Je vais vous lire ce passage. C'est à la page 6 du document numéro 2.

M. Olivier: Je veux également voir ces documents. Je n'ai pas ce document.

M. Nowlan: C'est la première fois que vous venez à ce Comité.

M. Olivier: Ce n'est pas votre problème.

[Text]

Mr. Forrestall: You are making it a problem, though.

Mr. Olivier: Never mind, you.

The Chairman: Order, please.

Mr. Olivier: Come on, that is not a problem.

The Chairman: Order, please.

Mr. Olivier: That is not the first time.

Mr. Forrestall: Do your homework before you come to the meeting.

The Chairman: Order.

Mr. Olivier: Do your homework, too.

Mr. Forrestall: Ask your colleague.

Mr. Olivier: No.

The Chairman: Order, please.

Mr. Olivier: Do not bother me with your observations.

Mr. Nowlan: Jacques, let me read the conclusion.

Mr. Olivier: You can fix me any time you want.

Mr. Nowlan: Oh, come on.

Is this man a member of the committee, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, he is.

Mr. Nowlan: Officially?

The Chairman: Yes.

Mr. Nowlan: I am surprised.

The Chairman: Mr. Nowlan, would you . . .

On a point of order, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I appreciate the line of questioning; in fact I will pursue that line of questioning myself. But Mr. Chairman, you have to realize the difficulties we have on this side when the member quotes a report which is now officially tabled but we have not seen it.

The Chairman: That is a problem, right enough, and I do not know how we are going to solve that problem without putting our witness at an unfair advantage as well.

Mr. Nowlan: The witness has the report, Mr. Chairman.

An hon. Member: Send for photocopies.

The Chairman: Mr. Corriveau.

M. Corriveau: Monsieur le président, j'ai l'impression que lorsqu'un document est présenté à un comité, il devient la propriété du comité et qu'on a le droit d'en avoir chacun une copie. Ce n'est plus un communiqué ou un document confidentiel pour un député en particulier. S'il veut le déposer, il devient la propriété du Comité et on doit en avoir chacun une copie pour fins de discussion.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, perhaps to resolve the dilemma for members, I have about three or four more questions on this—that is to read just one paragraph that the president wanted me to read; I will read another paragraph in another report, and then as far as I am concerned, as the thing goes

[Translation]

M. Forrestall: Vous en faites un problème, cependant.

M. Olivier: Occupez-vous de vos affaires.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Olivier: Cela n'a rien à voir.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Olivier: Ce n'est pas la première fois.

M. Forrestall: Faites votre travail avant de venir.

Le président: À l'ordre.

M. Olivier: Faites également votre travail.

M. Forrestall: Demandez à votre collègue.

M. Olivier: Non.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Olivier: Ne m'embêtez pas avec vos remarques.

M. Nowlan: Jacques, permettez-moi de lire la conclusion.

M. Olivier: Vous pouvez toujours essayer.

M. Nowlan: Allons!

Est-ce qu'il est membre du Comité, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Nowlan: Officiellement?

Le président: Oui.

M. Nowlan: Cela me surprend.

Le président: Monsieur Nowlan, voudriez-vous . . .

M. Deniger invoque le Règlement.

M. Deniger: Ces questions m'intéressent, et j'ai l'intention d'en poser moi-même. Cependant, monsieur le président, vous devez comprendre notre problème lorsqu'un député cite un rapport qui a été officiellement déposé, mais que nous n'avons pas vu.

Le président: Vous avez tout à fait raison, mais je ne sais comment résoudre ce problème sans placer notre témoin en position de désavantage.

M. Nowlan: Le témoin a ce rapport, monsieur le président.

Une voix: Faites faire des photocopies.

Le président: Monsieur Corriveau.

Mr. Corriveau: Mr. Chairman, I was under the impression that when a document was submitted to a committee, it became the property of the committee and each of us was entitled to a copy of it. It is not any longer a release or a confidential document for the benefit of one particular member. If he wants to table it, it becomes the property of the committee and each of us must have a copy to discuss it.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'ai encore trois ou quatre questions à poser à ce sujet, et pour résoudre ce problème, je pourrais peut-être simplement lire ce paragraphe dont le président m'a réclamé la lecture, lire l'autre paragraphe qui m'intéresse, et nous pourrions ensuite faire faire des

[*Texte*]

round in rotation, we can have copies made and everyone can peruse these reports. I do not really see the prejudice in my responding to the question of the president asking me to read the paragraph on the recommendation of the report. I appreciate I did not have copies made for everybody.

Mr. Deniger: No. I understand and, with that understanding, we will accept it; but you understand what the problem is.

Mr. Nowlan: I appreciate the problem.

The Chairman: What I would suggest is that we allow Mr. Nowlan to do as he suggested and, if there is still a need felt to have that report in the hands of all members of the committee immediately, we will recess the committee for a few minutes until we get copies of the report made.

Mr. Olivier.

M. Olivier: Je suis entièrement d'accord avec ce que M. Nowlan propose et, même s'il est surpris que je sois membre du Comité, c'est strictement par délicatesse que je lui permets de continuer dans ce sens-là. C'est parce que l'on veut qu'il soit capable de faire son travail; autrement, il ne serait pas capable de le faire.

Mr. Nowlan: Agreed.

The Chairman: I agree with that heartily.

Mr. Nowlan: I appreciate that, *M. Olivier*.

The Chairman: Let us go on with the proceedings of the committee, please.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: On page 6, Mr. Taylor . . . many other things were said, but on page 6, at the top, the first whole paragraph:

In the final analysis, in addition to the price differential as discussed above, the final choice reverts to a selection of the preferred location from Air Canada's point of view.

And that is underlined.

This is a subjective matter, one that only Air Canada can decide upon, but in the opinion of A.E. Lepage, the First Quebec site best meets the criteria of location in the city core in relation to amenities as laid down by Air Canada and accordingly would be recommended by A.E. Lepage as the future head office location of Air Canada.

Did I read that correctly?

Mr. C. Taylor: You did.

Mr. Nowlan: And that was the recommendation of A.E. Lepage in the draft report.

Mr. C. Taylor: The September 1 report.

Mr. Nowlan: Yes. And you say you received that report and it was discussed by management of Air Canada?

Mr. C. Taylor: With the management of A.E. Lepage.

Mr. Nowlan: And with the management of A.E. Lepage? And was the chairman a party to those discussions?

[*Traduction*]

copies pour tout le monde. Je ne vois vraiment pas pourquoi je ne pourrais pas répondre à la question du président, qui m'a demandé de lire le paragraphe de recommandation de ce rapport. Je reconnais ne pas avoir fait faire de copies pour tout le monde.

M. Deniger: Je comprends, et nous sommes d'accord à cette condition, mais vous devez également comprendre notre problème.

M. Nowlan: Je comprends la situation.

Le président: Je suggérerais que nous autorisions M. Nowlan à procéder comme il l'a proposé, et si nous estimons nécessaire que tous les membres du Comité aient immédiatement ce rapport, nous ajournerons pendant quelques minutes, en attendant que des photocopies soient faites.

Monsieur Olivier.

Mr. Olivier: I entirely agree with the suggestion of Mr. Nowlan and even if he is surprised that I am a member of the committee, it is strictly through courtesy that I authorize him to pursue. It is because we want him to be able to do his job; otherwise, he would not be able to do it.

M. Nowlan: D'accord.

Le président: Je suis d'accord de tout coeur.

M. Nowlan: Je vous remercie, *Mr. Olivier*.

Le président: Poursuivons, je vous en prie.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: À la page 6, monsieur Taylor—beaucoup d'autres choses sont dites, mais à la page 6, le premier paragraphe se lit comme suit:

En dernière analyse, en plus de la différence de prix susmentionnée, le choix final dépend du site préféré par Air Canada.

Et c'est souligné.

C'est une question subjective dont la décision ne peut dépendre que d'Air Canada, mais de l'avis d'A.E. Lepage, c'est le site de *First Quebec* qui répond le mieux aux critères et aux conditions d'un emplacement au centre-ville définis par Air Canada, et en conséquence, nous le recommandons comme site du futur siège social d'Air Canada.

Ai-je bien lu ce qui était écrit?

M. C. Taylor: Oui.

M. Nowlan: C'est bien la recommandation contenue dans le projet de rapport d'A.E. Lepage.

M. C. Taylor: Le rapport du 1^{er} septembre.

M. Nowlan: Oui. Vous dites avoir reçu ce rapport et qu'il a été discuté par la direction d'Air Canada?

M. C. Taylor: Avec les représentants d'A.E. Lepage.

M. Nowlan: Avec les représentants d'A.E. Lepage? Le président du conseil d'administration a-t-il participé à ces discussions?

[Text]

• 1005

Mr. C. Taylor: Not at that meeting.

Mr. Nowlan: Okay. I am now looking at another copy of a letter from A.E. Lepage dated September 30, directed to Mr. C.I. Taylor, President and Chief Executive Officer. This one is signed by Alex A. Stoddart, not the gentleman earlier.

The Chairman: I will have to interrupt again. Do you have that letter, Mr. Taylor?

Mr. C. Taylor: Yes, I do, Mr. Chairman.

The Chairman: Will you table it for the committee, please?

Mr. C. Taylor: Yes, I will.

The Chairman: All right.

Proceed, Mr. Nowlan, on the understanding that we are going to get those for you.

Mr. Nowlan: This letter is very short.

Dear Mr. Taylor:

Further to my letter dated September 9, 1982 . . .

—now, I interject there. Is the September 9 letter just a letter which, in effect, submitted the draft report? Or was there another piece of correspondence? I would like just to intervene there.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: The letter of September 9 followed the meeting which took place and stated that they would be submitting a final report.

Mr. Nowlan: So the letter of September 9 was just a sort of formal letter that there would be a final report coming down the pike?

Mr. C. Taylor: That is right.

Mr. Nowlan: Okay. It continues:

. . . I have pleasure in enclosing six copies of the above mentioned report in final form. This report has been reviewed by your senior executives and addresses all the evaluation criteria set out by Air Canada in selecting their new head office. We thank you for giving us this opportunity to be of service to your corporation in this matter.

Signed, Alex A. Stoddart.

That letter encloses a final evaluation of condominium purchase and lease renewal proposals dated September 1982. I will read the conclusions at page 5, paragraph 3:

Conclusion: As a result, in our opinion the Place Beaver Hall proposal by Trizec Equities is judged to be preferable to that of First Quebec.

Did I read that correctly?

Mr. C. Taylor: Yes, you did.

Mr. Nowlan: I have two minutes? Okay, Mr. Chairman. That is fairly well timed, because I think we can cover this part in this round.

[Translation]

M. C. Taylor: Il n'a pas participé à cette réunion.

M. Nowlan: D'accord. J'ai maintenant en main une autre copie d'une lettre en date du 30 septembre adressée par A.E. Lepage à M. C.I. Taylor, président-directeur général. Cette lettre porte la signature d'Alex A. Stoddart; ce n'est pas la même personne.

Le président: Je dois encore vous interrompre. Avez-vous cette lettre, monsieur Taylor?

M. C. Taylor: Oui, monsieur le président.

Le président: Voulez-vous la déposer, s'il vous plaît?

M. C. Taylor: Oui.

Le président: Très bien.

Allez-y, monsieur Nowlan, étant bien entendu que nous ferons faire des photocopies.

M. Nowlan: Cette lettre est très courte.

Cher monsieur Taylor:

Suite à ma lettre du 9 septembre 1982 . . .

Permettez-moi de m'interrompre ici. Est-ce que la lettre du 9 septembre était la lettre d'accompagnement du projet de rapport? Ou s'agit-il d'une autre lettre? J'aimerais avoir une réponse.

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: La lettre du 9 septembre suivait la réunion et indiquait qu'ils soumettraient un rapport final.

M. Nowlan: La lettre du 9 septembre vous indiquait donc officiellement la future soumission d'un rapport final?

M. C. Taylor: Exactement.

M. Nowlan: Très bien. Je continue:

. . . J'ai le plaisir de joindre six copies du rapport susmentionné sous sa forme finale. Ce rapport a été étudié par vos directeurs, et prend en compte tous les critères d'évaluation déterminés par Air Canada pour le choix de son nouveau siège social. Nous vous remercions de nous avoir permis de servir votre société.

(Signature) Alex A. Stoddart.

Cette lettre contient une dernière évaluation des options d'achat d'immeubles en copropriété et de renouvellement de baux, datée de septembre 1982. Je vous lis les conclusions contenues au troisième paragraphe de la page 5:

Conclusion: en conséquence, nous estimons que la proposition de la Place Beaver Hall, de Trizec Equities, est préférable à celle de *First Quebec*.

Ai-je bien lu ce qui était écrit?

M. C. Taylor: Oui.

M. Nowlan: Il me reste deux minutes? Très bien, monsieur le président. C'est bien calculé, car je pense pouvoir en finir pendant ce tour.

[*Texte*]

My question is this. Between your draft report and this final report, was there any discussion at all by the executive committee and management with the board as to what you were considering between the Place Beaver Hall proposal and the First Quebec Corporation proposal?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: Subject to clarification of a lot of dates in my mind, I do not believe it was discussed with the board of directors in between the two reports.

Mr. Nowlan: When did the board meet? Did the board have any knowledge of the final report dated September 30 before it was laid before the board for approval in December—or when was it laid before the board for consideration and approval?

Mr. C. Taylor: The September 30 report was . . . the board was informed of that report at a board meeting on October 6.

Mr. Nowlan: And was the board informed that the earlier recommendation was for the First Quebec Corporation proposal but, because of a reassessment, the Place Beaver Hall proposal was the varied recommendation?

Mr. C. Taylor: The differences in the two conclusions were made available to the board; in other words, they were discussed with the board.

The Chairman: At this point, Mr. Nowlan, I think we will move to the next questioner.

Mr. Nowlan: I have just one more, though.

The Chairman: All right. If you have one more, I will allow it. If it ends that line of questioning, fine.

Mr. Nowlan: It is just about ending this line of questioning. I continue. So on the board meeting of October 6, the relative merits of both proposals were discussed; is that correct?

Mr. C. Taylor: Yes. The whole subject of the headquarters accommodation had been an item on the agenda, either briefly or in more detail, at each board meeting, and management updated the board at each meeting on what the status was.

• 1010

At the meeting of October 6, we advised the board we had the final report from A.E. Lepage and what the conclusions were.

Mr. Nowlan: I may come back to the reasons for the changes, but my next question, which is almost in this line of questioning, is: Was there a vote taken at that board meeting, or was the approval done in December at the board meeting then?

Mr. C. Taylor: No, the approval was done at the December 8 or December 9 board meeting.

The Chairman: Thank you.

[*Traduction*]

Ma question est la suivante: entre le projet de rapport et ce rapport définitif, y a-t-il eu des discussions entre la direction et le conseil d'administration au sujet de ce choix entre la proposition de la Place *Beaver Hall* et la proposition de *First Quebec Corporation*?

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Sous réserve de rectification sur les dates, je ne crois pas qu'il y ait eu de discussions avec le conseil d'administration entre les deux rapports.

M. Nowlan: Quand le conseil s'est-il réuni? Le conseil a-t-il eu jamais connaissance du rapport définitif, en date du 30 septembre, avant qu'il ne soit soumis pour approbation en décembre—quand a-t-il été soumis pour considération et pour approbation au conseil d'administration?

M. C. Taylor: Le rapport du 30 septembre était . . . Le conseil a été avisé de l'existence de ce rapport lors de sa réunion du 6 octobre.

M. Nowlan: Le conseil a-t-il été avisé de la première recommandation en faveur de *First Quebec Corporation*, mais qu'à la suite d'une réévaluation, la nouvelle recommandation était en faveur de *Place Beaver Hall*?

M. C. Taylor: Les deux conclusions ont été soumises au conseil d'administration, elles ont été discutées avec le conseil.

Le président: Monsieur Nowlan, je dois donner la parole au suivant.

M. Nowlan: Il me reste encore une question.

Le président: Très bien. S'il ne vous en reste qu'une, je vous y autorise. Si c'est la dernière de vos questions à ce sujet, très bien.

M. Nowlan: C'est la dernière de mes questions à ce sujet. Je continue. Donc, au cours de la réunion du conseil du 6 octobre, les mérites relatifs des deux propositions ont été discutés, n'est-ce pas?

M. C. Taylor: Oui. Toute la question des locaux du siège social figurait à l'ordre du jour, brièvement ou en détail, de chaque réunion du conseil d'administration, et la direction mettait le conseil au courant des derniers développements, lors de chacune des réunions.

Lors de la réunion du 6 octobre, nous avons avisé le conseil de la réception du rapport définitif de A.E. Lepage et de ses conclusions.

M. Nowlan: Je reviendrai peut-être aux raisons de ces changements, mais la logique me pousse à poser la question suivante: y a-t-il eu un vote au cours de cette réunion du conseil d'administration, ou n'y a-t-il eu vote d'approbation que lors de la réunion de décembre?

M. C. Taylor: Non, le vote d'approbation a eu lieu au cours de la réunion du conseil du 8 ou du 9 décembre.

Le président: Merci.

[Text]

Mr. Nowlan: No, my last question is: Were you aware, after the October 6 meeting, that the chairman of the board wrote to the Minister of Transport recommending that his personal view was that the choice should be the First Quebec Corporation proposal?

Mr. C. Taylor: Yes, the chairman provided me with a copy of his letter.

Mr. Nowlan: That was October 26.

Mr. C. Taylor: I believe so; October 26 or October 27.

Mr. Nowlan: Could you table a copy of that letter here, please?

Mr. C. Taylor: It is the chairman's letter; perhaps he would like to table it.

Mr. Amyot: Yes, I have that letter.

The Chairman: I understand the chairman will table the letter.

Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I will leave the present line of questioning and take up another line. I know Mr. Nowlan and others want to resume that, but . . .

Mr. Gourd: Mr. Chairman, on a point of order—I am sorry, Mr. Benjamin—we have discussed that now the documents would be photocopied.

The Chairman: Right. I am awaiting their presentation to the clerk, at which time we will ask for copies. I would appreciate having those documents as soon as possible, like now.

All right, Mr. Benjamin, proceed, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I will take a slightly different angle in the line of questioning as a prelude to another area I want to cover. I would like to ask Mr. Taylor, what were the estimated costs to Air Canada, if they were to move to the First Quebec property, as compared to the estimated costs for the move to Beaver Hall?

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, if Mr. Benjamin would just bear with me for a moment . . .

Mr. Chairman, the total costs, including the condominium purchase, the tenant improvements, parking and the restoration costs for Place Air Canada were \$31.7 million; and for First Quebec Corporation, they were \$32.4 million.

Mr. Benjamin: Place Air Canada is the part that is located in Beaver Hall?

Mr. C. Taylor: Through the Chair, it was at one time called Place Beaver Hall, and it is now called Place Air Canada.

Mr. Benjamin: Yes, okay. Is that \$31.7 million to be paid out all at once, or is it over a period of time?

[Translation]

M. Nowlan: Ma dernière question est la suivante: saviez-vous qu'après la réunion du 6 octobre, le président du conseil d'administration a écrit au ministre des Transports pour lui indiquer que personnellement, il recommandait la proposition de *First Quebec Corporation*?

M. C. Taylor: Oui, le président m'a fourni une copie de sa lettre.

M. Nowlan: Cette lettre date du 26 octobre.

M. C. Taylor: C'est ce que je crois, le 26 ou le 27 octobre.

M. Nowlan: Pourriez-vous déposer une copie de cette lettre, s'il vous plaît?

M. C. Taylor: C'est la lettre du président; il aimerait peut-être la déposer lui-même.

M. Amyot: Oui, j'ai cette lettre.

Le président: Le président veut bien déposer cette lettre.

Merci, monsieur Nowlan.

Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, je souhaite quitter ce sujet et en aborder un autre. Je sais que M. Nowlan, ainsi que d'autres députés, voudront y revenir, mais . . .

M. Gourd: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Excusez-moi, monsieur Benjamin. Nous avons dit que ces documents seront photocopiés.

Le président: C'est exact. Quand le greffier les aura, nous en ferons faire des copies. J'aimerais avoir ces documents aussitôt que possible, immédiatement.

Très bien, monsieur Benjamin, allez-y, je vous en prie.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vais aborder mes questions sous un angle un peu différent. J'aimerais que M. Taylor me dise quel était le coût estimé, pour Air Canada, d'une installation dans l'immeuble de *First Quebec Corporation* comparé à celui d'une installation à Beaver Hall?

M. C. Taylor: Monsieur le président, si M. Benjamin veut bien me prêter son attention un instant . . .

Monsieur le président, les coûts totaux, y compris l'achat du condominium, les améliorations apportées aux locaux locatifs, le stationnement et les coûts de rénovation pour Place Air Canada se montaient à 31,7 millions de dollars; pour *First Quebec Corporation*, ils se montaient à 32,4 millions de dollars.

M. Benjamin: Place Air Canada, c'est Beaver Hall?

M. C. Taylor: Cet immeuble s'appelait auparavant Place Beaver Hall, et il s'appelle maintenant Place Air Canada.

M. Benjamin: Bon, d'accord. Ces 31,7 millions de dollars doivent-ils être payés d'un seul coup ou s'étaler sur un certain temps?

[Texte]

Mr. C. Taylor: We will be occupying the building in the month of September this year; and by the time we occupy the building, we will have paid out all of the costs, including the so-called tenant improvements and other costs.

Mr. Benjamin: So by September, you will have paid out the \$31.7 million.

Mr. C. Taylor: Yes. I believe it will be a few dollars less than that, because I am talking off the estimates.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Chairman... I am sorry, Mr. Taylor, but in your opening remarks, you mentioned the troubled times that airlines are in; and you did not exclude Air Canada for that. It would seem to me, if times are so troubled...

• 1015

Before I go any further, if you had stayed where you were, what would the costs have been—just a ballpark figure. Would there have been an additional cost for staying there, or would you have kept paying the same lease fee, or what?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: If we had stayed in the two properties that we are in for the organizations that are being moved, we were facing, of course, escalation in rents, because those are rented buildings, those are not owned buildings—escalation in the rents but also escalation, substantial escalation, in the so-called maintenance and operating portion of it. We were faced with this dilemma—if I may, Mr. Benjamin—do we take a short-term decision to save perhaps less cash outflow over the next year or two and then be faced with a more expensive decision, at that time for the next 20 years.

One of the things we debated at great length within the board of directors and within management is that we want to have our headquarters in Montreal for the next 30-odd years; we are going to be there for that period of time. The market in Montreal at the time we made this decision was a buyer's market, if you will. All of us not only hope but expect that the economy will turn up in Canada generally, and in Montreal in particular, over the next two to three years. So in two or three years we would have been faced, at that time, with a much higher escalation in the cost of setting ourselves up for the next 25 or 30 years. So looking at it on a 20-year basis, management and the committee of the board, and the board itself, were more than satisfied that it was the right decision to do now, while the market was at the level that it was, assuming that we were planning to be there for a very long term.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I take it, then, that this \$31.7 million will be paid out of your operating revenues; or will you be borrowing the money?

Mr. C. Taylor: Mr. Benjamin, it is hard to say what it is you are borrowing money for, because we are in a borrowing mode at the moment simply because we are not generating enough

[Traduction]

M. C. Taylor: Nous occuperons l'immeuble au mois de septembre; au moment de notre entrée dans les locaux, nous aurons payé tous les coûts, y compris ceux des améliorations des locaux locatifs et les autres coûts.

M. Benjamin: D'ici à septembre, vous aurez donc payé les 31,7 millions de dollars.

M. C. Taylor: Oui. Je crois que cela fera un peu moins, car le chiffre que je vous cite n'est qu'une estimation.

M. Benjamin: Très bien.

Monsieur le président, ... Excusez-moi, monsieur Taylor, mais dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé des temps difficiles pour les compagnies aériennes, et vous n'avez pas exclu Air Canada. Il me semble que si les temps sont si difficiles...

Avant d'aller plus loin, si vous étiez restés où vous êtes, quel aurait été le coût, à un chiffre approximatif. Votre bail aurait-il été augmenté, ou auriez-vous continué à payer la même chose?

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Si les services qui doivent être déplacés étaient restés dans les deux immeubles actuels, nous aurions, bien entendu, subi des augmentations de loyer, car il s'agit de locaux loués, il ne s'agit pas de locaux qui nous appartiennent—une augmentation des loyers, mais également une augmentation assez considérable des charges. Nous faisons face au dilemme suivant—avec votre permission, monsieur Benjamin—devions-nous prendre une décision à court terme nous permettant peut-être de faire quelques économies pendant un an ou deux, pour nous retrouver avec une décision encore plus onéreuse à prendre pour les 20 prochaines années.

Une chose dont nous avons longuement débattu au sein du conseil d'administration et de la direction était notre volonté que notre siège social soit toujours situé à Montréal pendant les 30 prochaines années; nous voulons encore être là pendant tout ce temps. Au moment où nous avons pris cette décision, le marché, à Montréal, était un marché d'acheteurs, si vous voulez. Non seulement nous espérons tous, mais nous sommes pratiquement convaincus qu'il y aura reprise de l'économie canadienne d'une manière générale, et à Montréal en particulier, au cours des deux ou trois prochaines années. D'ici à deux ou trois ans, nous nous serions retrouvés devant une augmentation beaucoup plus élevée des coûts d'installation pour les 25 ou 30 prochaines années. Donc, sur une perspective de 20 ans, la direction et le comité du conseil, le conseil lui-même, ont été plus que convaincus que c'était la bonne décision à prendre maintenant, le marché étant à ce niveau, et sachant que nous resterions pendant longtemps.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suppose que vous tirerez ces 31,7 millions de dollars de vos recettes de fonctionnement, ou emprunterez-vous l'argent?

M. C. Taylor: Monsieur Benjamin, il est difficile de dire à quoi sont consacrés exactement nos emprunts, car en ce moment, nous empruntons simplement parce que nous n'avons

[Text]

internal funds to do things like continuing to pay for new airplanes, the building we have in Winnipeg, the new avionics building that we built in Dorval, the new headquarters building. We are in a borrowing mode for capital expenditures at this time, so part of the internally generated funds are going for these capital projects and part of it is borrowed.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Taylor, you and I exchanged correspondence on this agreement between Air Canada and the machinists' union on the matter of voluntary separations and the remuneration therefor, and you provided me with an explanation of Air Canada's position in the matter. I am wondering whether the company has been trying to operate under the 6 and 5 legislation, which froze the terms and conditions of employment of everyone working at Air Canada. On August 30 you offered management personnel who were in the employ of the company what has been called the "golden handshake" of up to \$70,000 for voluntary separation; which I think exceeds the 6 and 5 guidelines for compensation. Did Air Canada apply to Treasury Board for clearance to make these payments to management personnel?

Mr. C. Taylor: No, Mr. Benjamin, we did not apply to the Treasury Board to make these payments, because settlement payments are not within the definition of the 6 and 5 guidelines.

Mr. Benjamin: Do you have legal opinion that that does not come under the ambit of Bill C-124?

Mr. C. Taylor: I do not personally have legal opinion, but I was satisfied on the basis of the professional people we have in labour relations, who have been very close to the Treasury Board people in the application of Bill C-124.

Mr. Benjamin: Air Canada said that the machinists have refused to look at ways to help the company in a separation plan for senior machinists.

• 1020

Specifically, I believe Air Canada proposed that it would like the union to consider taking a deferral of its upcoming 6% wage increase to help the company pay for the \$3-million separation plan. Now, if the union took that up only for a three-month deferral, there would be \$3 million in wages lost. It would mean that the company would contribute nothing to the separation plan. The entire amount for machinists would have come out of their own wages.

Mr. C. Taylor: I think we need to get into that a little more, Mr. Benjamin, because that was not really our offer to the IAM.

We had obtained an agreement, first of all, with CALPA on the basis that we would have to lay off a given number of people—I think it was 147. CALPA said rather than lay them off, may we come back with a proposal, which they did, on the basis that the pilots would fly a certain number of hours less each month in order to keep the equivalent of 147 people

[Translation]

pas suffisamment de fonds pour continuer à payer nos nouveaux appareils, notre immeuble de Winnipeg, nos nouvelles installations aéronautiques à Dorval, notre nouveau siège social. Nous empruntons pour nos dépenses d'équipement en ce moment, et donc, une partie de nos recettes ira à ces projets d'équipement et une partie sera empruntée.

M. Benjamin: Je vois.

Monsieur Taylor, nous avons échangé de la correspondance au sujet de cette convention entre Air Canada et le syndicat des mécaniciens portant sur les départs volontaires et les rémunérations y afférentes, et vous m'avez communiqué une explication de la position d'Air Canada en la matière. Je me demande si votre société a essayé de respecter les directives du programme des 6 et 5 p. 100 qui bloquent les modalités d'emploi de toute personne travaillant à Air Canada. Le 30 août, vous avez offert à votre personnel de direction une prime de départ volontaire qualifiée de très beau cadeau, pouvant aller jusqu'à \$70,000. Je pense que cela dépasse les directives du programme des 6 et 5 p. 100 en matière d'indemnisation. Air Canada a-t-elle fait une demande d'autorisation auprès du Conseil du Trésor pour le versement de telles indemnités au personnel de direction?

M. C. Taylor: Non, monsieur Benjamin, nous n'avons pas fait de demande auprès du Conseil du Trésor, car ce genre d'indemnisation ne relève pas des directives du programme des 6 et 5 p. 100.

M. Benjamin: Vous êtes-vous juridiquement assurés qu'elle ne relevait pas du Bill C-124?

M. C. Taylor: Je ne m'en suis pas assuré personnellement, mais nos responsables des relations de travail, qui travaillent en étroite collaboration avec le Conseil du Trésor pour ce qui est de l'application du Bill C-124, me l'ont assuré.

M. Benjamin: Air Canada a dit que les mécaniciens avaient refusé de chercher les moyens d'aider la société à mettre sur pied un programme de départ anticipé les concernant.

Pour être plus précis, je crois qu'Air Canada a proposé au syndicat un report de l'augmentation de 6 p. 100 des salaires, pour aider la société à financer ce programme de départ de 3 millions de dollars. Si le syndicat acceptait ce report pendant une seule période de trois mois, le montant de salaire perdu serait de 3 millions de dollars. La contribution de la société à ce programme de départ serait nulle. Le montant total serait prélevé sur le propre salaire des mécaniciens.

M. C. Taylor: Je crois que quelques explications supplémentaires sont nécessaires, monsieur Benjamin, car ce n'est pas vraiment ce que nous avons proposé au syndicat des mécaniciens.

Tout d'abord, compte tenu de l'éventualité du licenciement de 147 pilotes, je crois, nous étions parvenus à un accord avec l'association des pilotes. Plutôt que de recourir à cette extrémité, cette association nous a proposé de réduire le nombre d'heures de pilotage chaque mois, pour maintenir dans l'effectif ces 147 pilotes. Nous nous sommes ensuite adressés

[Texte]

working. We then went to the flight attendants and we worked out an arrangement with them which was similar but not the same, in the sense that they were able to... two flight attendants to share blocks. We also worked out a leave of absence arrangement with those people. Some of them went back to school and did all sorts of things. We then went to CALEA with an arrangement, some of which involved lay-offs of part time, some of which involved early retirements, and so on.

The offer that was made to the IMAW was similar to all of these on the basis that we had excess numbers of people and would they be willing to share with us in terms of workload and in terms of keeping people on the payroll but not at full salary in order to equate out to the given number of full salary dollars that the people laid off would be. In that union, after much negotiating within the union itself and a fair amount of goodwill, with some help from one of the federal members of Parliament, the union executive, by a very narrow vote, within themselves voted for a no-concession position. So we never really got down to the real options that could be negotiated because they took a position that there would be no concessions granted. They were concessions based on hours and work week and how many people it would take to do the job.

Mr. Benjamin: Did you not make any specific proposals to the machinists?

Mr. C. Taylor: Yes, we made specific proposals in that area in the same way we had with the other unions. We put proposals on the table which they finally rejected on the basis that they did not want to get into concession bargaining.

Mr. Benjamin: There is another thing that is bothering me here. What would have been the ratio of cost to the company and cost to employees if they had agreed? Would it have been 50:50 or 2 and 1 or...?

Mr. C. Taylor: I am not sure I understand.

Mr. Benjamin: If the machinists had gone along with some kind of concessions of a nature similar to what you had with CALFAA and CALPA and CALEA... Or put it this way. What is the ratio of the costs of those other agreements in terms of cost to Air Canada and cost to those employees?

Mr. C. Taylor: Mr. Benjamin, could I get back to you? I do not have that number with me, but I will be glad to get back to you with a relative number, whether it is 60:40 or 50:50, whatever.

Mr. Benjamin: I believe Air Canada said that about two-thirds of the costs for management personnel are being borne by Air Canada and the remaining one-third is borne by the management personnel who are in the voluntary separation or whatever. I am just wondering if that is similar to a ratio amongst the other employees, no matter what union they are in.

• 1025

Mr. C. Taylor: Well, if I may, Mr. Benjamin, I would like to make a distinction between the management arrangements we have and the collective bargaining units. In the case of

[Traduction]

au personnel de bord et nous avons conclu une entente analogue, mais non pas équivalente, dans la mesure... sur une base de travail partagé par équipe de deux. Nous avons également conclu une entente de congés. Certains sont retournés aux études et ont fait toutes sortes de choses. Nous avons ensuite conclu un accord avec l'association des employés des transports aériens, entente qui portait sur des mises à pied à terme, sur des départs anticipés à la retraite, etc.

L'offre que nous avons faite au syndicat des mécaniciens était similaire, notre effectif était excédentaire, et nous leur demandions de répartir la charge de travail, sous réserve d'une diminution de salaire nous permettant de ne licencier personne. L'exécutif de ce syndicat, après de nombreuses négociations internes et beaucoup de bonne volonté, avec l'aide d'un parlementaire fédéral, par un vote très serré, a rejeté toute concession. Nous n'avons donc jamais pu véritablement négocier les options qui étaient offertes, car il a rejeté toute concession. Il s'agissait de concessions se fondant sur les horaires, la semaine de travail et le nombre de personnes pour faire le travail.

M. Benjamin: Avez-vous fait des propositions précises aux mécaniciens?

M. C. Taylor: Oui, nous avons fait des propositions précises, analogues à celles que nous avons faites aux autres syndicats. Ils ont finalement rejeté nos propositions, car ils ne voulaient négocier aucune concession.

M. Benjamin: Il y a une autre chose qui me gêne ici. Quel aurait été, proportionnellement, le coût pour la société et le coût pour les employés s'ils avaient accepté? 50-50, 2 et 1...?

M. C. Taylor: Je ne suis pas sûr de comprendre.

M. Benjamin: Si les mécaniciens avaient accepté des concessions analogues à celles acceptées par l'association des employés des transports aériens et par l'association des pilotes de ligne... présentons plutôt la chose ainsi. Quelle est la proportion respective du coût de ces autres ententes pour Air Canada et pour ses employés?

M. C. Taylor: Monsieur Benjamin, pourrais-je vous répondre un peu plus tard? Je n'ai pas ces chiffres, mais je me ferai un plaisir de vous les communiquer et de vous dire s'il s'agit de 60-40, de 50-50, je ne sais.

M. Benjamin: Je crois qu'Air Canada a dit qu'environ deux tiers des coûts pour le personnel de direction sont supportés par Air Canada et le tiers restant supporté par le personnel de direction participant au programme de départ volontaire. Je me demande si la proportion est analogue pour les autres employés, quel que soit leur syndicat.

M. C. Taylor: Monsieur Benjamin, j'aimerais faire une distinction entre les ententes avec le personnel de direction et celles avec les unités de négociation collective. Dans le cas du

[Text]

management, we were setting out with a deliberate strategy permanently to reduce the number of people. We were not talking about a lay-off situation, we were not talking about people retaining seniority rights, retaining pension rights, retaining all of these things. On the collective bargaining units, whether they were pilots or flight attendants or CALEA or the IAM, we were talking about asking people to take a laid-off status or a reduced work week on the basis that they would be returned to work. We were not asking them permanently to separate themselves; in other words, we were asking them to get an arrangement with us where they would be on a laid-off status where they would retain rights. In the management case we were not giving management the option to come back to work; it was a permanent separation.

Mr. Benjamin: It is correct to say, then, that in the case of management you made the settlements with management personnel on the basis that they could sue, so you tried to make settlements in line with about what they could get if they took you to court.

Mr. C. Taylor: That was a factor in the decision.

Mr. Benjamin: Whereas the union members could not sue you.

Mr. C. Taylor: Well, in the sense that they were protected by the union agreement and could reclaim their rights—either under a bumping privilege, depending on seniority—to return to work.

Mr. Benjamin: Well, I would suggest in the future you be careful on this, because you are liable to end up with unions demanding clauses and collective agreements that allow individual members to sue if they think they are aggrieved.

It has also been said that Air Canada could not afford that kind of separation plan for machinists because it competes with other airlines who do not have Air Canada's costs, in particular CP Air. Why then is Air Canada making those kinds of awards to its management personnel when CP Air is not?

Mr. C. Taylor: Well, I am not sure whether CP Air is reducing its management personnel to the extent that we are. I am not aware whether its management is taking 20% out of its management structure, other than through normal attrition. We were facing the position where we knew—if we were back at 1978 levels in terms of volume of business, with the likelihood that it would be 1985 or 1986 before we got back to the 1981-1982 levels—that we had to do a permanent reduction in our operation. Now, we have been declining in volume for the last three years. CP Air is not in that position because they have been taking advantage of the deregulation on the transcontinental to continue to grow. But we were in a position where we had to shrink the airline and shrink it fast.

I would add, too, Mr. Benjamin, that this is not the type of thing I enjoy doing as a chief executive; that is, having fewer people at work. I would much prefer to be in a hiring mode and putting people to work rather than putting them off the payroll.

[Translation]

personnel de direction, notre objectif était de réduire de manière permanente les effectifs de ce personnel. Il ne s'agissait pas de mises à pied, il ne s'agissait pas de personnes conservant leurs droits d'ancienneté, conservant leurs droits de pension, conservant toutes ces choses. Du côté des unités de négociation collective, qu'il s'agisse des pilotes, du personnel de bord, des employés des transports aériens ou des mécaniciens, nous leur demandions d'accepter certaines mises à pied, ou une réduction de la semaine de travail sur la base d'un retour au travail. Nous ne demandions pas de départs de caractère permanent; en d'autres termes, nous leur demandions de conclure une entente de mise à pied maintenant leurs droits. Pour ce qui est du personnel de direction, nous ne leur offrions pas la possibilité d'un retour au travail, le départ était définitif.

M. Benjamin: On peut donc dire que dans le cas du personnel de direction, vous leur avez offert des règlements prévenant toute poursuite, puisque vous avez essayé de leur donner ce qu'ils pouvaient obtenir s'ils vous traduisaient devant les tribunaux.

M. C. Taylor: Ce facteur a compté dans la décision.

M. Benjamin: Les syndiqués, eux, ne peuvent pas vous poursuivre.

M. C. Taylor: Ils étaient protégés par leur convention collective et pouvaient, en fonction de leur ancienneté, réclamer leurs droits au retour au travail.

M. Benjamin: Je vous suggérerais d'être prudents à l'avenir, car vous courez le risque de vous retrouver avec des syndicats exigeant des clauses et des conventions collectives permettant aux syndiqués d'entamer des poursuites en cas de griefs.

Il a été également dit qu'Air Canada ne pouvait se permettre ce genre de programme de départ pour les mécaniciens, car cette société a pour concurrents d'autres compagnies aériennes qui n'ont pas les mêmes coûts qu'Air Canada, en particulier CP Air. Pourquoi Air Canada offre-t-elle alors ce genre d'indemnités à son personnel de direction quand CP Air ne le fait pas?

M. C. Taylor: Je ne suis pas certain que CP Air réduise son personnel de direction dans la même proportion que nous. Je ne suis pas certain qu'elle supprime 20 p. 100 des postes de direction autrement que par érosion naturelle. Nous savions—sur la base de nos chiffres de 1978, il était vraisemblable que nous n'atteindrions pas les niveaux de 1981-1982 avant 1985 ou 1986—qu'il nous fallait procéder à une réduction permanente de notre effectif. Nos chiffres en volume déclinent depuis trois ans. CP Air n'est pas dans la même situation, car cette compagnie a tiré avantage de la déréglementation des vols transcontinentaux et a poursuivi sa croissance. Dans notre cas, il fallait dégraisser et dégraisser rapidement.

J'ajouterai également, monsieur Benjamin, qu'en tant que directeur général, je n'aime pas du tout avoir un effectif réduit. Je préférerais de loin être en mesure d'embaucher et de donner du travail aux gens plutôt que de les mettre à pied.

[Texte]

Mr. Benjamin: I do not doubt that for a moment.

The Chairman: Final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, on another matter—again, I have had exchanges of correspondence with Mr. Taylor.

Regarding your contract arrangement with CN for air express shipments, which ended the end of January, what is the status now? Are you going to continue to use CN trucks or other CN facilities for air express, or are you going to start handling it yourself, in terms of pick-up and delivery and storage and so forth? Or are you going to contract with somebody else, and if so, with whom?

Mr. C. Taylor: In the case of the ground handling, in all cases we go out to bids on it; we ask for bids, we get bids. In the case of CN, there was a sort of a bridging or an interim arrangement that we made with them where they would do certain work for us over a certain period of time in order to ease some of their problems. But in terms of the ground handling, the trucking services, we will—as we do with the small package business—we will ask for bids on that.

Mr. Benjamin: And you do not know whether or not CN will be bidding.

• 1030

Mr. C. Taylor: I do not. I know that in one case we asked them if they wanted to bid and they declined to do it.

Mr. Benjamin: So they want out completely. Would that be a fair statement?

Mr. C. Taylor: It would appear so, yes.

Mr. Benjamin: You will not be going into doing it yourself, then?

Mr. C. Taylor: It is not our plan at the moment to set up an organization.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: A second round for me, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Gourd (Argenteuil—Papineau): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Gourd.

Mr. Gourd (Argenteuil—Papineau): La séance d'aujourd'hui ne se déroule pas exactement comme je l'aurais voulu, parce que j'aurais aimé vous poser des questions, monsieur Taylor. Je trouve scandaleuse la façon dont vous vous êtes octroyé des bonis, comme on l'a appris dans les journaux ces derniers jours, des *Parizeau bonus*, pendant que vous faisiez des mises à pied à Mirabel.

Le président: *Order, order!* Monsieur Gourd, ce n'est pas un rappel au Règlement.

Mr. Gourd (Argenteuil—Papineau): Très bien, merci.

[Traduction]

M. Benjamin: Je n'en doute pas un instant.

Le président: Votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il s'agit d'une autre question, et encore une fois, j'ai eu un échange de correspondance avec M. Taylor.

Votre entente contractuelle avec le CN pour les services de messageries aériennes a expiré à la fin de janvier. Où en sont les choses? Allez-vous continuer à utiliser les camions du CN ou les autres installations du CN pour les messageries aériennes, ou vous chargerez-vous vous-mêmes du ramassage, de la livraison et de l'entreposage? Ou allez-vous donner le contrat à quelqu'un d'autre, et dans ce cas, à qui?

M. C. Taylor: Pour ce qui est de la manutention au sol, nous faisons toujours des appels d'offres. Pour ce qui est du CN, nous avons conclu, en quelque sorte, une entente provisoire pendant laquelle cette compagnie fera certaines choses pour nous, pendant un certain temps, pour lui permettre de régler certains de ses problèmes. Cependant, pour ce qui est de la manutention au sol, les services de camionnage, tout comme nous le faisons pour les petits colis, nous ferons un appel d'offres.

M. Benjamin: Et vous ne savez pas si, oui ou non, le CN fera une offre?

M. C. Taylor: Je ne sais pas. Je sais qu'à un moment donné, nous lui avons demandé de faire une soumission, et il a refusé.

M. Benjamin: On pourrait dire, donc, qu'il ne voulait rien savoir, n'est-ce pas?

M. C. Taylor: On dirait, oui.

M. Benjamin: Vous n'allez pas le faire de votre propre chef, dans ce cas-là?

M. C. Taylor: Il n'est pas dans nos intentions d'établir un système semblable.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Que l'on m'inscrive au deuxième tour, monsieur le président.

Le président: Monsieur Deniger.

Mr. Gourd (Argenteuil—Papineau): On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gourd.

Mr. Gourd (Argenteuil—Papineau): Today's meeting is not unfolding as I would have liked because I had some questions I wished to ask of Mr. Taylor. I find it scandalous that you have given yourself bonuses, the "Parizeau bonuses" we have read about in the newspapers in the past few days while you are laying people off at Mirabel.

The Chairman: *A l'ordre, à l'ordre!* Mr. Gourd that is not a point of order.

Mr. Gourd (Argenteuil—Papineau): Very well.

[Text]

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Je voudrais continuer dans la même veine que mon collègue Nowlan et procéder par étapes. Je pense qu'il est important, si on veut bien situer le dossier du déménagement du siège social, de procéder par étapes.

Vous avez dit tout à l'heure, monsieur Taylor, — monsieur Amyot, n'hésitez pas à intervenir quand vous le jugerez à propos — vous avez dit qu'au début, vous aviez 15 ou 16 sites possibles à Montréal et que vous aviez réduit la liste de 15 ou 16 sites à trois sites. À ce moment-là, on a décidé à Air Canada de demander à une compagnie immobilière indépendante, A.E. Lepage, de faire une évaluation. Je voudrais savoir qui a communiqué avec A.E. Lepage. Est-ce que vous avez communiqué avec A.E. Lepage à Montréal ou avec A.E. Lepage à Toronto? Est-ce que vous avez communiqué avec M. Larochelle ou est-ce que vous avez communiqué avec M. W. A. Dimma?

Mr. C. Taylor: Through the Chair, I contacted the President of A.E. Lepage, William Dimma, to inquire of him whether or not they had facilities in their organization that would undertake this but that would not put them in any conflict of interest position, because they were also trying to rent or sell buildings in Montreal as well. He suggested they had a separate division within the company that undertook this type of evaluation for clients. I undertook to deal with him. After conversations with the chairman, and being made aware that A.E. Lepage had, I believe, a wholly-owned subsidiary in Montreal called Racine Larochelle, I asked Mr. Dimma if he would have that company participate in the study.

M. Deniger: Alors, si j'ai bien compris, M. Dimma, qui est à Toronto, a demandé à ce moment-là à M. Larochelle, qui est à Montréal dans la division qui s'appelle Services immobiliers commerciaux, Division de l'évaluation et dont le bureau est situé sur la rue Président-Kennedy à Montréal, de faire une évaluation des trois sites possibles. M. Larochelle, d'ailleurs, vous a écrit lui-même la lettre du 1^{er} septembre. Est-ce que c'est exact?

Mr. C. Taylor: We asked him at that point. We were down from three to two, and it became two options, which were First Quebec and what was then called Place Beaver Hall.

M. Amyot: Monsieur le président...

M. Deniger: Oui, monsieur Amyot.

M. Amyot: À votre suggestion, monsieur Deniger, je voudrais simplement apporter une précision qui a son importance. En effet, comme l'a dit le président, c'est bien M. Taylor qui a choisi la firme A.E. Lepage à Toronto en communiquant avec M. Dimma. Quand M. Taylor m'a fait part de cette nouvelle, je lui ai dit: Écoutez, l'immeuble et le site que nous cherchons est à Montréal; il n'est pas à Toronto ou à Vancouver. Est-ce qu'il n'y aurait pas avantage à ce quelqu'un de Montréal fasse partie de l'équipe de Lepage pour participer à l'étude? Je lui ai fait voir à ce moment-là que Lepage avait justement une organisation à Montréal, Racine, Larochelle, qui était peut-être en mesure de faire un tel travail, détenant, je pense, 100 p.100 des actions. Alors, M. Taylor

[Translation]

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to continue with the same line of questioning as my colleague, Mr. Nowlan, and to proceed in stages. In order to really grasp this whole issue of moving headquarters, I feel it is important that we proceed in stages.

Mr. Taylor—and Mr. Amyot, do not hesitate to intervene when you feel it appropriate, please—Mr. Taylor, earlier, you stated that there were 15 or 16 possible sites in Montreal and that you had pared this list down to three. Then, it was decided at Air Canada to ask an independent real estate company, A.E. Lepage, to carry out an evaluation. I would like to know who contacted A.E. Lepage. Did you contact A.E. Lepage in Montreal or A.E. Lepage in Toronto? Did you contact Mr. Larochelle or Mr. W.A. Dimma?

M. C. Taylor: Monsieur le président, j'ai communiqué avec le président de A.E. Lepage, M. William Dimma, pour lui demander si leur organisme était en mesure de faire cette évaluation, sans pour autant se mettre dans une position de conflit d'intérêts, car il s'occupait également de la location et de la vente d'immeubles à Montréal. Il m'a fait savoir qu'une division distincte, au sein de la compagnie, était chargée d'effectuer le genre d'évaluation demandée. Je me suis engagé à traiter avec lui. Après m'être entretenu avec le président, et sachant que la compagnie A.E. Lepage possédait une filiale en propriété exclusive à Montréal, qui s'appelait Racine Larochelle, j'ai demandé à M. Dimma de faire faire l'évaluation par celle-ci.

Mr. Deniger: So, if I understand you correctly, Mr. Dimma, who is in Toronto, then asked Mr. Larochelle, who is in Montreal, in the Commercial Real Estate Services Section of the Evaluation Division, and whose office is on President Kennedy Street in Montreal, to evaluate the three possible sites. In fact, Mr. Larochelle wrote you a letter himself on September 1, is that not so?

M. C. Taylor: Nous lui avons demandé de le faire à ce moment-là. Il n'y avait plus que deux options possibles, celle de *First Quebec* et celle appelée jadis *Place Beaver Hall*.

Mr. Amyot: Mr. Chairman...

Mr. Deniger: Yes, Mr. Amyot.

Mr. Amyot: Mr. Deniger, I would simply like to add a point of information which is of some importance. As the President has said, it was Mr. Taylor who chose the firm A.E. Lepage in Toronto by contacting Mr. Dimma. When Mr. Taylor informed me of this decision, I said to him: "Listen, the building and the site we are looking for are in Montreal, not in Toronto or Vancouver. Would it not be better for someone from Montreal to be on the Lepage team carrying out the study." I pointed out to him at the time that Lepage had a subsidiary in Montreal, Racine, Larochelle, which was perhaps competent enough to do the evaluation as it is a wholly-owned subsidiary. So, Mr. Taylor agreed with me and said that a senior member of the Lepage office was to participate in the

[Texte]

s'est mis d'accord là-dessus et il m'a dit qu'un sénior du bureau de Lepage devrait faire partie de l'équipe de Toronto pour faire l'étude du site du siège social.

• 1035

M. Deniger: Alors, le rapport de M. Larochelle, c'est celui-ci. Je vais vous le redonner, monsieur Taylor, pour que vous en preniez connaissance. Sur le document qui est ici, ce n'est marqué «projet» nulle part, mais sur la lettre, il y a le mot «draft» qui est écrit en noir et sur le rapport, c'est marqué «draft» ici aussi.

Alors, je vous le redonne pour que vous en preniez connaissance. Le mot *draft* en question — en français, c'est brouillon ou projet — est-ce qu'il a été inscrit par M. Larochelle ou par quelqu'un d'Air Canada?

Mr. C. Taylor: I am not sure who put "draft" on that particular report, but I will try to explain to the committee how the report became identified as a draft. A.E. Lepage were commissioned to do the study the beginning of August. When they came down on September 1, or whenever it was, to discuss this report, the study was under the overall direction of a Mr. Stoddart, who was the senior Vice-President of A. E. Lepage. When they came down to present the report for discussion purposes, it was understood and agreed at that meeting . . . and this is what the September 9 letter refers to . . . that this was not the final conclusion, the ultimate last report that A. E. Lepage would make on this subject, and that the final report would be submitted subsequently. Now, who actually wrote that on there, I do not know; probably somebody from Air Canada.

M. Deniger: Vous admettez avec moi que c'est assez étrange. Monsieur Amyot.

M. Amyot: Sur ce point-là, je peux vous dire que j'ai reçu le 1^{er} septembre, je pense, copie du rapport daté le 1^{er} septembre de A. E. Lepage, et je déclare solennellement que le mot «draft» n'apparaissait pas sur ce rapport et qu'à l'intérieur de la première page, il n'y avait ni *Evaluation of condo purchase* ni *draft*. En me le remettant, M. Larochelle m'a dit: Voilà notre rapport final sur l'étude du siège social.

M. Deniger: Et entre le moment où le rapport a été déposé, c'est-à-dire le 1^{er} septembre, et le 9 septembre, il y a eu une réunion à laquelle vous, monsieur Amyot, vous n'avez pas assisté.

M. Amyot: Je n'y avais pas été invité.

M. Deniger: À ce moment-là, le 9 septembre, ils reçoivent une lettre que nous, on n'a pas, une lettre de M. Stoddart. Qui est ce M. Stoddart, monsieur Taylor? Alex A. Stoddart?

Mr. C. Taylor: He is the senior Vice-President of A.E. Lepage in Toronto and is responsible for this division of A. E. Lepage evaluation. Following the meeting that has been referred to, at which Mr. Amyot was not present, I advised Mr. Amyot that it was a draft report, that there would be a further report coming, which was the confirmation in the September 9 letter.

[Traduction]

study of the headquarters site to be carried out by the Toronto team.

Mr. Deniger: So, this is Mr. Larochelle's report. I will give it back to you, Mr. Taylor, for your information. On this document the word "draft" can be found nowhere. However, on the letter, the word "draft" is written in black and that same word also appears on the report.

So, I will return it to you for your acknowledgement. Was the word "draft" written by Mr. Larochelle or by someone from Air Canada?

M. C. Taylor: Je ne sais pas qui a inscrit le mot «draft» sur le rapport auquel vous faites allusion, mais je tenterai d'expliquer au Comité comment il se fait que le rapport a été identifié comme un projet. La firme A.E. Lepage a reçu le mandat au début d'août. Le 1^{er} septembre, si je ne m'abuse, alors que l'étude se déroulait sous la surveillance d'un certain M. Stoddart, premier vice-président de A. E. Lepage, les membres de l'équipe sont venus discuter du rapport. Ils sont venus le présenter pour que l'on en discute, et il a été convenu alors que le rapport n'était pas définitif. D'ailleurs, on en parle dans la lettre du 9 septembre. Donc, ça ne devait pas être le rapport ultime soumis par A.E. Lepage à ce sujet, et le document définitif devait suivre. Maintenant, je ne sais pas qui aurait écrit sur le rapport. Vraisemblablement, il s'agit de quelqu'un d'Air Canada.

Mr. Deniger: You will admit that this is quite curious. Mr. Amyot.

Mr. Amyot: On that point, I can assure you that when I received a copy of the report from A.E. Lepage, dated September 1, I can solemnly state that the word "draft" did not appear on the report and that inside, on the first page, neither the words "Evaluation of condo purchase" nor "draft" appeared. When Mr. Larochelle handed me the report, he said: This is our final report on the headquarters study.

Mr. Deniger: And from the time the report was submitted, on September 1, until September 9, one meeting was held, a meeting to which you, Mr. Amyot, did not attend.

Mr. Amyot: I had not been invited.

Mr. Deniger: So, on September 9, you received a letter from Mr. Stoddart, of which we do not have a copy. Who is Mr. Stoddart, Mr. Taylor? Who is Mr. Alex A. Stoddart?

M. C. Taylor: Il est premier vice-président de A.E. Lepage, à Toronto, et responsable de la Division de l'évaluation chez cette firme. À la suite de la réunion déjà mentionnée, à laquelle M. Amyot n'a pas assisté, j'ai fait savoir à M. Amyot qu'il s'agissait d'un projet de rapport et que l'on attendait un deuxième rapport, tel que confirmé dans la lettre du 9 septembre.

[Text]

The Chairman: May I interrupt for just a moment, Mr. Deniger...

Mr. Deniger: Go ahead.

The Chairman: —to inform members of the committee that we have the documents that are being referred to, that we have asked to be tabled. I have decided not to send them for copying, because it would just take too long, but as members require them, we will make them available.

We will have to discuss later on whether or not those documents will be appended to this day's proceedings, because the documents I have seen are in English only and we would have some problems in appending them; but we will deal with that later.

Mr. Deniger.

M. Deniger: Alors... Oui, monsieur Amyot.

M. Amyot: Monsieur le président, une parenthèse, si vous me le permettez. Est-ce que vous accepteriez que je produise au Comité le rapport Lepage du 1^{er} septembre sans les inscriptions *draft*? La G.R.C. a pris tous mes dossiers et ils ont deux rapports, un où c'est indiqué *draft* et un autre où ce n'est pas indiqué. Je voudrais bien prouver que Lepage a soumis à la compagnie un rapport qui était un rapport final.

M. Deniger: Moi, je trouverais cela très utile, monsieur le président.

Mr. Olivier: I suggest the committee accept the suggestion...

The Chairman: I do not see that we have any choice but to accept it, if we are accepting the tabling of documents. It is being tabled by an official of Air Canada, and it is perfectly in order as far as I am concerned. Certainly.

M. Deniger: Permettez-moi de continuer. Dans la logique du débat, on est rendu le 9 septembre. Le 9 septembre, il y a une lettre de M. Stoddart à M. Taylor, et plus tard, le 30 septembre, M. Stoddart qui, lui, est de *Commercial Real Estate Services* de Toronto... Donc, j'imagine qu'à ce moment-là, le groupe de Montréal, c'est-à-dire M. Larochelle et les autres, est écarté.

• 1040

Alors là, vous recevez un rapport qui est marqué *Evaluation of Condominium Purchase and Lease Renewal Proposals* et, encore une fois, au crayon, c'est marqué *Final*. Moi, je penserais que c'est le même crayon, la même personne qui a écrit «Final» sur ce rapport-là et *Draft* sur l'autre.

Alors, je vous donne la lettre.

The Chairman: Claude Taylor.

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, if I could try to be helpful to the committee on the sequence of these reports, I can confirm that the first report that came in did not have "Draft" written on it. There was a subsequent letter on September 9 that said there would be a final report. The letter that accompanied the final report said, quote, it is the final report. Mr. Stoddart is also quoted in the May 3 issue of *The Gazette* as saying almost

[Translation]

Le président: Permettez-moi d'intervenir un instant, monsieur Deniger.

M. Deniger: Je vous en prie.

Le président: On a déposé les documents auxquels vous faites allusion. J'ai décidé de ne pas les faire photocopier, car cela prendrait trop de temps. Cependant, nous les mettrons à la disposition des députés au fur et à mesure.

Plus tard, il va falloir décider si les documents seront ajoutés en annexe au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui, car les documents que j'ai vus sont en anglais, et il nous serait difficile de les ajouter en annexe. Toutefois, nous trancherons cette question plus tard.

Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: So... Yes, Mr. Amyot.

Mr. Amyot: Mr. Chairman, if I may open a parenthesis here. Would you accept my tabling with the committee of the Lepage report of September 1 without the word "draft"? The RCMP has taken all my files and they have two reports, one where the word "draft" appears and one where it does not. I should like to prove that Lepage submitted a report to the company which was a final report.

Mr. Deniger: Personally, I would find that quite useful, Mr. Chairman.

M. Olivier: Je propose que le Comité accepte la proposition...

Le président: Puisque nous acceptons que l'on dépose des documents, nous n'avons pas le choix. Si le document est déposé par un représentant officiel d'Air Canada, c'est tout à fait admissible en ce qui me concerne. Bien sûr.

Mr. Deniger: May I continue? So, we were at September 9. On September 9, a letter is sent from Mr. Stoddart to Mr. Taylor. Later on, on September 30, Mr. Stoddart, from the Commercial Real Estate Services in Toronto... By that point, I imagine that the Montreal group, Mr. Larochelle et al, is out of the picture.

So, you receive a report entitled *Evaluation of Condominium Purchase and Lease Renewal Proposals* and, once again, the word "Final" appears in pencil. I think the same person with the same pencil wrote the word, "Final" on this report and the word "draft" on the other.

I now give you the letter.

Le président: Claude Taylor.

M. C. Taylor: Monsieur le président, pour éclairer la lanterne du Comité, je puis confirmer que le premier rapport ne portait pas le mot «draft». Dans une lettre datée du 9 septembre, on nous a prévenus par la suite qu'il y aurait un rapport définitif. Dans la lettre qui accompagnait le rapport final, on disait que le rapport était définitif. M. Stoddart, dans un article paru le 3 mai dans *The Gazette*, a repris presque

[Texte]

exactly what I have said, that there were in fact three reports, and the last one was the final report.

M. Deniger: J'aimerais savoir qui a fait le deuxième rapport. Peut-être que M. Amyot le saurait. Est-ce que c'est M. Larochelle de Montréal ou si ce sont des gens de Toronto qui ont fait l'évaluation du site à Montréal?

Je pose la question à M. Taylor ou à M. Amyot, parce que je vais le nom de Stoddart de Toronto.

The Chairman: Supplementary, Mr. Olivier.

M. Olivier: Ce qu'on tente de savoir, c'est bien clair. D'abord, il y a un premier rapport qui était censé être un rapport final, et on a inscrit à la main ensuite que c'était un *draft*. Ensuite, il y a un deuxième rapport qui nous dit: celui-ci aussi, c'est un rapport final, et c'est inscrit à la main que c'est final. On veut savoir si ce sont des gens de Toronto qui sont venus faire l'étude à Montréal pour un siège social à Montréal, avec un Sud-Africain qui ne connaissait pas Montréal. C'est cela qu'on veut savoir, tout simplement. Cela ne doit pas être si difficile. Si les gens qui ont fait l'étude pour le siège social d'Air Canada à Montréal ne connaissaient pas Montréal... On veut être en mesure de juger votre administration. C'est cela qu'on veut savoir.

M. Amyot: Si vous me permettez de répondre, monsieur le président, le deuxième rapport a été fait, pour prendre un peu l'expression de M. Olivier, uniquement par les gens de Toronto, sans aucune collaboration de Larochelle qui avait collaboré au premier rapport. Cela a été fait de cette manière-là. M. Larochelle m'avait confirmé que le premier rapport était un rapport final. Alors, ce rapport-là a été fait uniquement par les gens de Toronto.

Si vous me permettez, je vais vous donner un détail additionnel qui a son importance. Il y a eu une réunion du *management* pour discuter du rapport Lepage après sa réception.

M. Deniger: Quel rapport?

M. Amyot: Le premier rapport. Après le premier rapport, les gens de Lepage ont été convoqués; tous les gens du *top management* l'ont été, sauf moi. Moi, je n'ai pas été invité.

M. Deniger: Pourquoi avez-vous été évité?

M. Amyot: J'ai été évité, tout simplement. C'est clair.

M. Deniger: Vous étiez à Montréal, au Canada, au mois de septembre?

M. Amyot: J'étais à Québec ou à Montréal. J'étais disponible.

M. Deniger: Donc, il n'y avait aucune raison matérielle qui vous empêchait d'assister à cette réunion?

M. Amyot: Absolument aucune.

M. Deniger: D'accord.

M. Amyot: D'après ce qu'on m'a dit au sujet de cette réunion, il va de soi que le *management* n'était pas satisfait du premier rapport. On soulignait surtout les risques d'une nouvelle construction et on disait que cela avait été fait rapidement et que ce n'était qu'un brouillon et qu'il y avait lieu d'en faire un autre.

[Traduction]

exactement ce que je viens de dire, à savoir qu'il y avait trois rapports, et que le dernier était un rapport définitif.

Mr. Deniger: I would like to know who did the second report. Perhaps Mr. Amyot would know. Was it Mr. Larochelle from Montreal or the people in Toronto who evaluated the site in Montreal?

I address the question to Mr. Taylor or to Mr. Amyot, because I see the name Stoddart from Toronto.

Le président: Question supplémentaire, monsieur Olivier.

Mr. Olivier: What we are trying to determine is quite clear. There is a first report which is supposed to be the final report and, on it, has been written, by hand, the word "draft". Then, a second report, which also claims to be the final report, bears the handwritten word "final". We are trying to determine here whether it was people from Toronto, including a South African who did not know Montreal, who went to Montreal to carry out a study on a headquarters to be situated in Montreal. That is all we would like to know. It cannot be that difficult to answer. If people who do a study for an Air Canada headquarters in Montreal are unfamiliar with the city... We want to be in a position to judge your administration. That is what we would like.

Mr. Amyot: If I may reply, Mr. Chairman, the second report was made, to use Mr. Olivier's term, by people from Toronto with no participation from Larochelle who had contributed to the first report. That is how it went. Mr. Larochelle had confirmed to me that the first report was a final report. So, that report was drawn up solely by people from Toronto.

If I may, there is a point I feel I should raise here. A management meeting was held to discuss the Lepage report once we had received it.

Mr. Deniger: Which report?

Mr. Amyot: The first one. After the first report was submitted, the people from Lepage were convened along with all of top management, except me. I was not invited.

Mr. Deniger: Why were you excluded?

Mr. Amyot: I was avoided, quite bluntly. That is clear.

Mr. Deniger: Were you in Montreal, in Canada, in September?

Mr. Amyot: I was in Quebec or in Montreal. I was available.

Mr. Deniger: So, there was no physical reason preventing you from attending that meeting?

Mr. Amyot: Absolutely none.

Mr. Deniger: Fine.

Mr. Amyot: According to what I heard about that meeting, management was not satisfied with the first report, needless to say. The risks involved in building a new headquarters were pointed out, and it was decided that the report was only a draft hastily done and that another report was necessary.

[Text]

Alors, après parlementage, je pense que la firme Lepage a dit: On va faire un autre rapport. Mais je dois vous dire quand même ceci d'étrange que M. Larochelle m'a dit en sortant du *meeting*: Un des deux qui avaient fait le rapport, M. Fisher, je crois, lui a dit en sortant: *We were right the first time in this first report, and now we have to do another one.*

M. Deniger: Qui est M. Fisher?

M. Amyot: C'est un des évaluateurs de Lepage habitant Toronto.

M. Deniger: Est-ce que c'est un Canadien?

M. Amyot: Je pense que c'est un Sud-Africain. Je ne sais pas... Je ne le connais pas, je ne l'ai jamais vu.

Une voix: *Quite right.*

M. Deniger: Monsieur le président, il y a une contradiction évidente — M. Nowlan s'en aperçoit sûrement et les membres du Comité s'en aperçoivent — entre la version du président du Conseil d'administration et la version du p.d.g. d'Air Canada quant à la nature même de ce premier rapport. Je vais suspendre mes questions pour l'instant, parce que je voudrais poser des questions à un autre sujet et que cela prendrait trop de temps. Je vais donc laisser mon collègue Olivier continuer tout à l'heure après M. Forrestall.

M. Amyot: Il y a une chose, monsieur le président...

• 1045

Le président: Monsieur Amyot.

M. Amyot: Mais il y a une chose, monsieur le président... Je ne sais pas si vous avez pu prendre connaissance d'une lettre du 22 octobre 1982 que M. Larochelle a écrite à Lepage, une lettre du 22 octobre 1982, une lettre écrite en anglais.

M. Deniger: Est-ce qu'elle est longue la lettre?

M. Amyot: Elle est longue de deux pages.

M. Deniger: Lisez-là donc pour le compte rendu.

M. Amyot: Si vous permettez..., elle indique qu'il n'a pas participé au rapport. Oui, monsieur le président.

The Chairman: Okay, okay. Proceed.

M. Amyot: Merci. C'est une lettre à Lepage...

An hon. Member: Is this going to be filed? Read it into the record.

Mr. Amyot: It is in English.

An hon. Member: Oh, good.

Mr. Amyot:

This is further to your letter of October 19, 1982, and our recent telephone conversations.

I do not feel that it is necessary to review here the various carактерial for selection of one of the two proposals, but rather I wish to summarize my observations concerning the first draft report and the final report.

As strange as it might seem, I do not feel that there is a contradiction in the basic information and analysis of the

[Translation]

So, after some parleying, the Lepage firm agreed to do another report. However, what was strange, was the fact that Mr. Larochelle had told me, coming out of the meeting, that Mr. Fisher, one of the two people responsible for the report, had said to him: "We were right the first time in this first report, and now we have to do another one."

Mr. Deniger: Who is Mr. Fisher?

Mr. Amyot: He is one of the Lepage evaluators who live in Toronto.

Mr. Deniger: Is he a Canadian?

Mr. Amyot: I think he is South African. I do not know. I do not know him and I have never seen him.

An hon. Member: *C'est juste.*

Mr. Deniger: Mr. Chairman, there is an obvious contradiction here. Mr. Nowlan and the other members of the committee have noticed it I am sure. There is a contradiction between the version given by the Chairman of the Board and that of the President and Chief Executive Officer of Air Canada regarding the very nature of the first report. I am going to suspend my questioning for the moment because I would like to turn to another subject and there is not enough time at the moment. So, perhaps my colleague Mr. Olivier could continue a bit later after Mr. Forrestall.

Mr. Amyot: There is one thing, Mr. Chairman...

The Chairman: Mr. Amyot.

Mr. Amyot: But, Mr. Chairman, there is one thing... I do not know whether you have been made aware of a letter dated October 22, 1982, written by Mr. Larochelle to Lepage, in English.

Mr. Deniger: Is it a long letter?

Mr. Amyot: Two pages.

Mr. Deniger: Will you please read it for the record?

Mr. Amyot: If you allow me..., it states that he was not involved in the report. Yes, Mr. Chairman.

Le président: D'accord, allez-y.

Mr. Amyot: Thank you. It is a letter to Lepage...

Une voix: Va-t-on la déposer? Lisez-la.

M. Amyot: Je vais en donner lecture.

Une voix: Oh, bon.

M. Amyot:

Suite à votre lettre du 19 octobre 1982 et à nos récentes conversations téléphoniques.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de reprendre tous les éléments de sélection d'une des deux propositions et je me contenterai donc de résumer les observations que j'ai faites sur la première ébauche de rapport et le rapport final.

Aussi étrange que cela puisse sembler, je ne crois pas qu'il y ait de contradiction dans les renseignements de base

[Texte]

proposals in the two reports, even though the final recommendations are completely different. It stands to reason that when analysing its extensive number of advantages and disadvantages of two different projects, a change in the degree of importance and/or emphasis placed on the different criteria can result in diametrically opposite conclusions.

In the first report the conclusion was in favor of First Quebec when emphasis was given to the superior location and a lower cost of acquisition.

That is First Quebec.

In this report very little importance was given to the fact that Trizec project might present less risks since the building is almost completed and that developer is credible and enjoys an excellent reputation.

In the second report more importance was given to this question of risk even though the report continues to affirm that the location of the First Quebec project is superior with a lesser investment cost.

Even in the second report, according to Larochelle, First Quebec is still the best site.

This change in the importance in the criteria came about after a meeting with Mr. Claude Taylor and his colleagues. After presenting the original report to them they were very explicit in stating that real estate is not their usual business, and certainly they seem to be more comfortable with a project nearing completion, especially with a promoter such as Trizec with whom they have enjoyed excellent relations in the past. When making this criteria more important than the others for selection, it is not surprising that the second report in September had a different conclusion than the first report prepared in August.

When analysing both of these projects and basing our conclusions strictly upon the basis of which real estate investment is superior, the First Quebec project is more advantageous. Its better location and its lower cost can hardly be ignored. Also, many real estate investors would consider the fact that the First Quebec project, since it is still in a very preliminary stage, could still be adapted exactly to the investors' needs and preferences. Also, the question of risk could be almost totally eliminated by requiring various guarantees from the promoter. It seems to me that Air Canada must make this choice, and I can understand their not wanting to take on these additional problems from now to 1985.

I believe that I underlined the above to Mr. Emile Gaudreault of Air Canada in our first meeting, stating that it was not our role to make a final recommendation and/or selection of one of these two projects, but rather that we should compare in parallel each of the projects, showing where each is either superior or inferior to the other and leaving the final decision to Air Canada who will have to live with their final choice.

[Traduction]

ni dans l'analyse des propositions contenues dans les deux rapports, même si les recommandations finales sont entièrement différentes. Il peut sembler raisonnable qu'à l'analyse du nombre important d'avantages et d'inconvénients des deux projets, l'importance que l'on attache aux différents critères puisse produire des conclusions diamétralement opposées.

Dans le premier rapport, la conclusion favorisait *First Quebec* lorsqu'on insistait sur l'emplacement et le coût d'achat inférieur.

Il s'agit de *First Quebec*.

Dans ce rapport, on a attaché très peu d'importance au fait que le projet Trizec pourrait présenter moins de risques, étant donné que la construction est presque achevée et que l'entrepreneur jouit d'une grande crédibilité et d'une excellente réputation.

Dans le deuxième rapport, on a au contraire donné plus d'importance à la question des risques, même si l'on continue d'y affirmer que l'emplacement du projet *First Quebec* est supérieur et représente un coût d'investissement moindre.

Même dans le second rapport, d'après Larochelle, *First Quebec* reste le meilleur site.

C'est après une réunion avec M. Claude Taylor et ses collaborateurs que l'on a changé l'importance accordée aux différents critères. Quand on leur eut présenté le rapport initial, ils ont déclaré très explicitement qu'ils ne s'occupaient pas habituellement d'immobilier, et il est évident qu'ils semblaient plus à l'aise devant un projet presque achevé et avec un entrepreneur comme Trizec, avec lequel ils ont, depuis longtemps, d'excellentes relations. Accordant donc plus d'importance à ce critère, il n'est pas surprenant que le second rapport, en septembre, n'arrive pas à la même conclusion que le premier, préparé en août.

En analysant les deux projets et en fondant nos conclusions strictement sur le coût de l'investissement immobilier, nous jugeons le projet de *First Quebec* plus avantageux. On ne peut négliger le fait qu'il est mieux situé et coûte moins cher. D'autre part, beaucoup d'investisseurs en immobilier considéreraient que la proposition de *First Quebec*, qui n'en est encore qu'au tout premier stade préliminaire, pourrait toujours être adaptée aux besoins et selon les préférences spécifiques des investisseurs. Le risque serait en outre presque totalement éliminé en exigeant diverses garanties de l'entrepreneur. Il me semble qu'Air Canada doit choisir cette proposition, et je puis comprendre que la société ne veuille pas envisager de problèmes supplémentaires d'ici à 1985.

J'ai souligné tout cela à M. Émile Gaudreault, d'Air Canada, lors de notre première réunion, indiquant que notre rôle n'était pas de faire une recommandation finale ni de sélectionner l'une des deux propositions, mais plutôt de comparer ces propositions, d'indiquer les avantages et les inconvénients de chacune, et de laisser Air Canada prendre la décision finale, puisque c'est finalement Air Canada qui est concernée.

[Text]

The above are the comments I wanted to make. However, I must admit that my contribution and that of our appraisal office in Montreal was rather limited. We've furnished certain basic documentation and information to the research and Analysis Department in Toronto to accompany Mr. Peter Fisher and John Shed in the initial meetings with the representatives of Trizec and First Quebec. I read the draft of the August report and made certain comments and suggestions which were incorporated in the final text. Finally, I was not consulted or implicated in any way in the September report.

Yours truly,

Emile Larochelle.

So I would like maybe to table this.

The Chairman: I am just coming to that, Mr. Amyot. I do not know about other members of the committee, but there are so many documents being referred to that I am becoming rather confused as to which document is which. Therefore, I am going to ask that all pertinent documents be tabled with the committee so that we know what we are talking about and so that particularly our record will be clear.

• 1050

Mr. Nowlan: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, yes.

Mr. Nowlan: First, I did not quite get whether that letter was from Larochelle to Mr. Taylor, or to yourself.

Mr. Amyot: No, to Lepage, not me.

Mr. Nowlan: To Lepage, okay.

Mr. Amyot: Yes.

Mr. Nowlan: Then your point of order on other documents . . . I must say that would certainly help, if there is other correspondence from Air Canada . . . either the chairman or the president—to Lepage. I do not know how we can go between Lepage and Lepage in internal memos. There is the internal memo, the working paper, that Mr. Taylor referred to, which I was going to ask about in my second line of questioning; I think that should be tabled, and everything.

The Chairman: Before we go any further, Mr. Taylor has asked to comment, and I think in fairness I would want to hear his comment now. It is extremely important that our record of these proceedings be clear, and at the moment things are not entirely clear in my mind. Therefore I think . . .

An hon. Member: They are pretty clear, Mr. Chairman.

The Chairman: Anyway, I would like to hear from Mr. Taylor.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the same point of order.

The Chairman: Sorry. Mr. Benjamin, then Mr. Deniger.

[Translation]

Voilà ce que je voulais vous dire, mais je dois reconnaître que ma contribution et celle de notre bureau d'évaluation, à Montréal, sont restées assez limitées. Nous avons fourni certains documents et renseignements élémentaires au Service de recherche et d'analyse de Toronto, pour aider M. Peter Fisher et M. John Shed dans les réunions préliminaires qu'ils ont eues avec les représentants de Trizec et de First Quebec. J'ai lu le projet de rapport d'août et j'ai fait certaines observations et suggestions qui ont été incorporées au texte final. Enfin, je n'ai été ni consulté ni impliqué en aucune façon dans le rapport de septembre.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Émile Larochelle.

Peut-être, donc, puis-je déposer cette lettre.

Le président: J'en arrivais justement là, monsieur Amyot. Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres membres du comité, mais on fait allusion à tellement de documents que je commence à me demander exactement de quoi il s'agit. Je vais donc demander que tous les documents pertinents soient déposés, de sorte que nous sachions ce dont nous parlons et que notre compte rendu soit clair.

M. Nowlan: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Pour un rappel au Règlement, oui.

M. Nowlan: Tout d'abord, je n'ai pas très bien compris si cette lettre était de Larochelle à M. Taylor, ou à vous-même.

M. Amyot: Non, à Lepage, et non pas à moi.

M. Nowlan: À Lepage, d'accord.

M. Amyot: Oui.

M. Nowlan: Alors, lorsque vous parlez d'autres documents . . . Je dois dire que s'il existe une autre correspondance venue d'Air Canada, cela nous aiderait certainement beaucoup, qu'il s'agisse de lettres du président du conseil ou du p.d.g. à Lepage. Je ne sais pas comment on peut obtenir ces notes de service internes, mais M. Taylor a fait allusion à un document de travail, à une note de service interne, sur lequel j'avais bien l'intention de poser certaines questions moi-même. Je crois que ce document et tout le reste devraient être déposés devant le comité.

Le président: Avant d'aller plus loin, M. Taylor a demandé de faire une observation, et je crois qu'il serait normal de l'entendre. Il est extrêmement important que le compte rendu de nos délibérations soit clair, et pour le moment, je dois dire que ce n'est pas tout à fait le cas. Je pense donc . . .

Une voix: C'est très clair, au contraire, monsieur le président.

Le président: En tout cas, je donne la parole à M. Taylor.

M. Benjamin: Monsieur le président, à propos de ce même rappel au Règlement.

Le président: Désolé. M. Benjamin, puis M. Deniger.

[Texte]

Mr. Benjamin: I agree with you; I am a little confused too as to which documents are which. May I suggest also that when they are tabled the Chair number them for ease of reference, so that when anybody is referring to a document they can say it is document number one, number two, and we are not pawing around through a pile of papers. So if you could do that as well, I think it would make it much quicker for all involved.

The Chairman: I think I can do that. The numbering system may be arbitrary, but it will be done.

Mr. Benjamin: Fine.

The Chairman: Mr. Deniger.

M. Deniger: La lettre que M. Amyot a lue, qui vient du dossier, est-ce que je pourrais l'avoir immédiatement?

M. Amyot: La lettre de M. Larochelle à Lepage, avec copie à M. Taylor?

The Chairman: I would ask the messenger to bring us 15 copies of that, please.

Mr. Deniger: May I see it first, just for a second?

The Chairman: Yes.

M. Olivier: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Olivier, pour un rappel au Règlement.

Mr. Olivier: And if possible, I want Mr. Nowlan to listen, if you want.

Dans un témoignage contradictoire qu'on a eu, il y a une chose extrêmement importante, c'est de savoir si ce sont des gens d'Air Canada qui ont inscrit à la main sur deux rapports le mot *draft*. Je me demande à ce moment-ci, à la fin de nos questions, si on n'a pas réussi à clarifier qui l'a écrit, si on pourrait en tant que comité, demander que la G.R.C. puisse faire un examen graphologique pour savoir réellement si ça a été écrit par la compagnie Lepage ou par quelqu'un d'Air Canada, et par qui à l'intérieur d'Air Canada.

M. Deniger: Il faudrait aussi connaître la date pour savoir si cela a été écrit au même moment, et par la même personne avec le même crayon.

Mr. Olivier: It is a suggestion . . .

Mr. Nowlan: It is an interesting suggestion, but obviously we do not really know. This gets into another whole area of what is being investigated now. This is part of the dilemma, and also the problem that the chairman mentioned earlier. I think we are going to be trespassing; that is where balance shifts from administration of justice to parliamentary search and inquiry and questioning. I do not know. We do not know what is being investigated now.

The Chairman: That is right, and I am not sure that this committee has the authority to call in the RCMP to investigate. I will get some proper advice on it, but before we raise further points . . .

[Traduction]

M. Benjamin: Je conviens avec vous que l'on s'embrouille un peu sur l'identité de ces différents documents. Puis-je également suggérer que lorsqu'ils seront déposés, la présidence les numérote, pour que nous nous repérons mieux. Ainsi, lorsque quelqu'un fera allusion à un document, on pourra indiquer qu'il s'agit du numéro 1, du numéro 2, et éviter de fouiller dans toute la pile de documents. Si vous pouviez donc également faire cela, ce serait beaucoup plus pratique pour tous les intéressés.

Le président: Je crois que c'est en effet possible. Le numérotage sera peut-être arbitraire, mais nous y verrons.

M. Benjamin: Bien.

Le président: Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Could I immediately get this letter read by Mr. Amyot and taken from the file?

Mr. Amyot: The letter from Mr. Larochelle to Lepage, with copy to Mr. Taylor?

Le président: Je demanderais au messenger de nous en faire 15 copies, s'il vous plaît.

M. Deniger: Puis-je la voir d'abord, une seconde?

Le président: Oui.

Mr. Olivier: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Olivier, on a point of order.

M. Olivier: Et si possible, j'aimerais que M. Nowlan écoute.

I think there is something that is extremely important and that is to know whether it is Air Canada people who handwrote on both reports "draft". So I am wondering whether, after all our questions, if we have not been able to clarify who wrote it, we could, as a committee, ask the RCMP to make an analysis of the handwriting, so that we know for sure whether it was written by Lepage or by someone from Air Canada, and by whom.

Mr. Deniger: We should also know the date, so that we know whether it was written at the same time, by the same person and with the same pencil.

M. Olivier: C'est une suggestion . . .

M. Nowlan: Suggestion en effet intéressante, mais il est évident que nous ne savons pas exactement. Cela nous mène à une question toute différente de ce que l'on examine ici. Cela fait partie du dilemme, tout comme le problème dont parlait tout à l'heure le président. J'ai l'impression que nous allons aller trop loin; nous ne savons pas exactement sur quoi porte actuellement l'enquête. Peut-être que l'analyse, l'enquête et les questions des parlementaires empiètent sur l'administration de la justice.

Le président: En effet, et je ne suis pas sûr que le comité puisse demander à la GRC de faire enquête. Je demanderai avis à ce sujet, mais avant d'aller plus loin . . .

[Text]

Mr. Deniger: I would like you to take the request of Mr. Olivier quite seriously and take it under advisement before you rule on it.

The Chairman: I am not ruling now, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Okay. I think it is important, very important now to clear up all the clouds and the mess that has been surrounding this and find out exactly what was what and by whom and where and at what time, for what reason.

Mr. Nowlan: This is why we are here.

Mr. Deniger: Exactly. The President of Air Canada, Mr. Taylor, said he does not know who put the word "Draft" on it. I want to know who put the word "Draft" in.

M. Olivier veut savoir qui a mis le mot *draft*. Moi je veux savoir si cela a été mis au même moment. Est-ce que le mot *draft* a été ajouté sur le premier rapport après le deuxième rapport? Je pense que c'est essentiel qu'on sache cela.

The Chairman: That is one reason why I would like to hear from Mr. Taylor at this point.

Mr. C. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman.

I said at the beginning that I think we all want to try to be helpful in all of this. From my own point of view, I think the subsequent report . . . As far as the first report is concerned, whether "Draft" is written on it or not is of no importance to me.

• 1055

We can take "Draft" off it, as far as I am concerned, because Lepage have confirmed that it was a draft report; they have written a final report; they confirmed again in a public statement on May 3rd that they were draft reports and a final report. If we want to remove "Draft" from the report, fine, I have no problem with that. But I would, Mr. Chairman, just like to go through a couple of other comments because of some of the observations that have been made.

I think any corporation or government which asks for a consultant's help is not asking the consultant to make the decision; it is simply asking the consultant for input to get another level of input. The decision in this matter clearly rested with the board of directors, and the consultant's views were simply an input into that decision. We discussed at great length the merit of whether a building three-quarters completed as opposed to a building that was a concept with no design plans or anything else—in which there was the greatest risk for Air Canada. When the first report—and let us call them the first report and the third report, if you want to, instead of draft and final—was discussed with management—and Mr. Stoddart has confirmed that it is normal practice for a consultant to come and discuss his report with his client—there were at least three areas in the report that required considerable clarification, based on assumptions that they had made, which they clarified in the final report.

[Translation]

M. Deniger: J'aimerais que vous preniez très au sérieux la requête de M. Olivier et que vous demandiez conseil avant de rendre votre décision.

Le président: Je ne dis pas du tout, monsieur Deniger, que j'ai pris une décision.

M. Deniger: Bien. Je crois qu'il est important, très important, de clarifier tout ce qui entoure cette question et de savoir exactement ce qui s'est passé et qui est responsable, où, quand et pourquoi telle ou telle chose a été faite.

M. Nowlan: C'est précisément pour cela que nous sommes ici.

M. Deniger: Exactement. Le président d'Air Canada, M. Taylor, a déclaré qu'il ne savait pas qui avait indiqué «projet». Je veux savoir qui l'a indiqué.

Mr. Olivier wants to know who wrote "draft". I want to know whether it was written at the same time. Whether the word "draft" was added to the first report after the second one? I think it is essential.

Le président: C'est une des raisons pour lesquelles je veux absolument entendre maintenant M. Taylor.

M. C. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je disais au début que nous voulons tous essayer d'aider. Personnellement, je crois que le rapport qui a suivi . . . Pour ce qui est du premier rapport, qu'il ait porté la mention *Draft* ou non n'a aucune importance.

En ce qui me concerne, nous pouvons enlever le mot «Projet», car Lepage a confirmé qu'il s'agissait d'un projet de rapport, et a produit un rapport définitif; dans une déclaration publique faite le 3 mai, Lepage a reconfirmé qu'il y avait eu des projets de rapport et un rapport définitif. Si nous voulons donc enlever le mot «Projet» du rapport, je n'y vois pas d'inconvénient, mais je voudrais, monsieur le président, faire quelques commentaires sur des observations qui ont été présentées.

Il me semble qu'une société ou un gouvernement qui demande l'aide d'un conseiller ne demande pas pour autant à ce dernier de prendre une décision, mais simplement de lui apporter des éléments qui lui permettront de mieux prendre cette décision. C'était, de toute évidence, au conseil d'administration de prendre cette décision, et les opinions du conseiller constituent simplement un apport à cette décision. Nous avons longuement discuté des mérites respectifs d'un immeuble terminé au trois quarts et d'un immeuble à l'état de plan d'ensemble, mais sans dessins de détail en nous demandant où était le plus grand risque pour Air Canada. Lorsque le premier rapport—convenons de les appeler le premier et le troisième rapport, si vous voulez bien, au lieu de «projet de rapport» et «projet définitif»—a été discuté avec la direction—M. Stoddart a confirmé qu'il était d'usage, pour le conseiller, d'aller discuter de son rapport avec le client—il y avait trois aspects au moins qui devaient être tirés au clair, compte tenu des hypothèses de départ, et qui l'ont été dans le rapport définitif.

[Texte]

The major elements of difference between the two reports—and in fact Mr. Larochelle, I think, really refers to it in the letter that Mr. Amyot read, in that it was really to be Air Canada's decision. The basic difference between the two reports was the level of risk involved in the corporation becoming involved with something that was a concept as opposed to becoming involved in something that we knew for sure.

The other one was the basis on which the financial evaluation was carried out.

Now, at another level of examination of this decision, we involved the shareholder, and on October 26th the Minister of Transport and two of his aides came to Montreal and spent almost 10 hours listening to actual presentations by representatives of First Quebec and Trizec, and so we had another level of input into this decision. It was both management's recommendations and analyses; it was the board's discussion and judgment; it was the Minister of Transport on behalf of the shareholder, and two of his advisers, not taking management's interpretation of what the two proposals were but actually coming down and having both First Quebec and Trizec come in—and over a very long day, on a Saturday, they sat and listened and questioned and examined all of these and at the end advised the chairman and the president—and there is a letter from the minister to us saying that there are no additional criteria—that they are satisfied and that the board should go ahead and make the decision.

So I just wanted, Mr. Chairman, to emphasize the fact that we were not asking Lepage to make a decision which was rightfully the board of directors'. The Lepage was simply an input to that decision.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, on this point . . .

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: As we are talking about documents and letters, and just to amplify what the president said, would the minutes of the meeting of the board on October 6th and the so-called working document clarify this discussion as between the two proposals; and, if so, are those documents available so that they could be before the committee in some capacity?

I am going back to your first evidence to me, your first answers to me some time ago. After you got this draft or you got the first report, you mentioned that there was a working document and also there were minutes of a meeting of October 6th—I gather of the board, although no decision was taken then. You have now referred, of course, to the minister being there with two aides. Then, of course, we know that Mr. Amyot wrote a letter to the minister on October 28th.

My question, on a point of order more or less, in a smuggled way, is just to amplify what the president has said to try to clarify this thing, and I would think that the working docu-

[Traduction]

Les principaux éléments de différence entre les deux rapports—M. Larochelle en parle, je crois, dans la lettre qu'a lue M. Amyot, aux termes de laquelle la décision revenait vraiment à Air Canada—la principale différence, donc, entre les deux rapports portait sur le risque que courait la société en s'engageant dans une entreprise qui en était encore au stade des plans, au lieu d'adopter un projet plus concret.

L'autre différence portait sur la base des estimations financières.

Les actionnaires ont ensuite eu leur mot à dire, et le 26 octobre, le ministre des Transport et deux de ses collaborateurs se sont rendus à Montréal, où ils ont écouté pendant près de 10 heures les exposés de représentants de First Quebec et de Trizec, qui ont constitué un autre niveau d'intervention dans la décision. La direction a donc fait des recommandations et a procédé à des analyses, le conseil d'administration en a discuté et a porté un jugement, le ministre des Transports, au nom de l'actionnaire, et deux de ses collaborateurs, n'ont pas tenu compte de la façon dont la direction interprétait les deux propositions, ils se sont rendus personnellement à Montréal où ils ont fait venir First Quebec et Trizec et pendant tout un samedi, du matin au soir tard, ils ont écouté, posé des questions, examiné la question en détail, et ont finalement donné leur opinion au directeur général et au président du conseil d'administration—nous avons en main une lettre du ministre nous disant qu'il n'y a pas d'autres critères, qu'il disposait de tous les éléments et que c'était au conseil d'administration de prendre la décision.

Je voulais donc vous montrer, monsieur le président, que nous ne demandions pas à Lepage de prendre une décision, qui revenait de droit au conseil d'administration. Le rôle de Lepage se bornait à apporter un élément à cette décision.

M. Nowlan: Monsieur le président, sur cette question . . .

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Pendant que nous parlons de documents et de lettres, et pour renforcer ce que vient de dire le président, est-ce que le procès-verbal de la réunion du 6 octobre du conseil d'administration et le document dit de travail aideraient à élucider cette discussion sur le choix entre les deux propositions? Dans l'affirmative, ces documents pourraient-ils être mis à la disposition du comité à l'un ou l'autre titre?

J'en reviens à votre premier témoignage, aux premières réponses que vous m'avez données il y a quelque temps. Vous avez mentionné que, après réception de ce projet de rapport, ou du premier rapport, il existait un document de travail ainsi qu'un procès-verbal d'une réunion qui avait eu lieu le 6 octobre, une réunion du conseil d'administration, si j'ai bien compris, bien qu'aucune décision n'ait été prise à ce moment-là. Vous parlez maintenant de la présence du ministre avec deux de ses collaborateurs. Nous savons également, bien sûr, que M. Amyot a adressé au ministre une lettre datée du 28 octobre.

Ma question, qui relève plus ou moins d'un rappel au Règlement, de façon détournée, ne fait que renforcer ce qu'a dit le président pour essayer de tirer au clair cette question. Le

[Text]

ment that the management committee or Air Canada had, along with the minutes of the meeting of the board of October 6th, might shed some more light on this. If so, I think they should be tabled.

• 1100

The Chairman: With that question, may I suggest that we take a five-minute recess. That will give the witnesses an opportunity to consult. It will give us all an opportunity to stretch our legs. We start with Mr. Forrestall after that.

The committee is recessed for five minutes.

• 1101

The Chairman: Order, please.

I would ask that all cameras be removed from the room, please.

We are going to resume examination of the witnesses.

Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, I referred in my final comments just prior to the break for coffee to a document that was sent to both the chairman and myself from the minister following this exhaustive examination. It is less than a page. I can either read it into the record or whatever you wish.

The Chairman: I think in the interests of our record, the documents . . . perhaps we should table it, Mr. Taylor.

Mr. Nowlan: Read it first.

The Chairman: If it is read into the record there is really not much need of tabling it. So one or the other: which do you want?

Mr. Nowlan: I am looking at a letter of Air Canada dated October 27 to Mr. Pepin that is two or three pages long.

The Chairman: This is the opposite way around; it is a memo from the minister.

Mr. Deniger: A memo?

The Chairman: A letter.

An hon. Member: Table it and copy it . . .

The Chairman: Would the messenger bring me that document from Mr. Taylor, please?

M. Olivier: Monsieur le président, ce matin, dans un esprit de collaboration, des deux côtés, on n'a pas exigé que les documents soient dans les deux langues officielles. J'aimerais bien que l'on ne tienne pas pour acquis qu'on pourra dorénavant déposer continuellement des documents dans une seule langue. Nous sommes prêts à continuer de cette façon, mais je ne veux absolument pas que l'on croie que nous sommes prêts à accepter cela continuellement. C'est pour faire avancer le Comité ce matin, parce qu'il y a des documents qui sont trop

[Translation]

document de travail aux mains du comité de gestion d'Air Canada, ainsi que le procès-verbal de la réunion du 6 octobre du conseil d'administration, nous apporteraient peut-être plus d'éclaircissements. Si tel est le cas, je crois que ces documents devraient être déposés.

Le président: Puis-je proposer là-dessus une pause de cinq minutes? Cela donnera aux témoins la possibilité de se consulter, et à nous, celle de nous détendre. Après cela, nous reprendrons avec M. Forrestall.

Nous ajournons donc la séance pour cinq minutes.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Je demande que toutes les caméras soient enlevées de la salle, s'il vous plaît.

Nous allons reprendre l'audition des témoins.

Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Monsieur le président, juste avant la pause, je vous ai parlé d'un document que le ministre a adressé au président du conseil d'administration et à moi-même à la suite de cette enquête minutieuse. Il a moins d'une page, et je peux soit vous le lire, soit l'annexer à votre procès-verbal, à votre guise.

Le président: Peut-être vaudrait-il mieux déposer le document, monsieur Taylor.

M. Nowlan: Lisez-le d'abord.

Le président: S'il est lu, il n'est pas vraiment nécessaire de le déposer. Il faut donc choisir: que voulez-vous?

M. Nowlan: J'ai ici une lettre d'Air Canada, en date du 27 octobre, adressée à M. Pepin, qui fait deux ou trois pages.

Le président: Ceci est une communication dans l'autre sens, c'est une note de service du ministre.

M. Deniger: Une note de service?

Le président: Une lettre.

UNE voix: Déposez la et faites-en des copies . . .

Le président: Le messenger voudrait-il m'apporter ce document de M. Taylor, s'il vous plaît?

Mr. Olivier: Mr. Chairman, this morning in a spirit of cooperation on both sides, we have not requested that documents be tabled in both official languages. This should not be taken to mean that from now on documents can be tabled continuously in only one language. We are willing to proceed in this way for now, but I do not want anybody to think that we will accept this at all times. It is only to speed up our work this morning and because some documents are too long and could not be translated immediately. We have looked at them and we

[*Texte*]

épais et qu'il serait trop difficile de nous les donner immédiatement. Nous les avons regardés et nous espérons avoir la traduction de ces documents lorsque le Comité se réunira de nouveau.

Mr. Forrestall: On a point of order.

The Chairman: Mr. Forrestall. I have a comment to make too. Mr. Forrestall on a point of order.

Mr. Forrestall: On the point of order, I think we all appreciate the accommodation, and I would reassure my colleagues that I would not want this to be a precedent either. I think the practice is not one we have usually followed—indeed, one that we scrupulously avoid. I would hope that it would not be a precedent, and I think everyone appreciates the accommodation for our immediate purposes.

The Chairman: I share that point of view, and I am proceeding with the tabling of the documents in one language only, in the interests of fairness to members of the committee and to our witnesses. Obviously, when they are appended to this day's proceedings—and I do not believe we have any choice now but to append them, because otherwise I think our proceedings will be very incomplete and confusing—obviously when they are appended, they will be translated.

• 1115

I think I will ask now for agreement to append all tabled documents to this day's proceedings. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed, thank you.

All right, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I am sorry, on that one thing. About the stress on the translation services of this committee and of Parliament, I wonder when we will see the minutes of this particular meeting, if we carry on at the rate we are going. There might be another mechanism that would allow us to achieve the same end.

The Chairman: It will obviously delay the official version of the proceedings if we wait to have these documents translated to append them, but we have no choice in that as far as I am concerned. What we will have available to us is the rough transcript of this day's proceedings immediately for the members' use, and I will ensure here and now that members will have copies of those transcripts as soon as they are available.

M. Gourd (Argenteuil—Papineau): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Étant donné les délais, j'espère que vous prendrez en considération le fait qu'Air Canada devra revenir devant ce Comité-là à une date qui sera fixée par le Comité directeur. Je m'aperçois que l'on n'aura pas le temps, d'ici 12h30, de passer à travers tous les documents. Moi, j'ai des questions dans un tout autre ordre d'idées sur l'administration d'Air Canada. Je suis prêt à consacrer toute la séance au sujet dont on discute ce matin, mais j'aimerais bien avoir la

[*Traduction*]

hope that we will have a translation of these at our next meeting.

M. Forrestall: J'invoque le règlement.

Le président: Monsieur Forrestall. J'aurais également quelque chose à dire. Monsieur Forrestall, votre rappel au règlement.

M. Forrestall: Nous sommes tous reconnaissants de cette souplesse et je tiens à rassurer mes collègues en disant que nous ne considérons nullement cela comme un précédent. C'est une pratique que nous avons toujours scrupuleusement évitée, et j'espère que personne n'y verra de précédent et que tout le monde saura apprécier cette concession, qui vise à accélérer nos travaux.

Le président: Je partage ce point de vue, et si j'accepte le dépôt de ces documents dans une langue seulement, c'est pour me montrer équitable envers les membres du Comité et nos témoins. De toute évidence, s'ils sont annexés à notre procès-verbal d'aujourd'hui—et je ne pense pas que nous ayons d'autre choix maintenant que de les annexer, car autrement notre procès-verbal sera tout à fait incompréhensible—ils seront traduits.

Je demande maintenant votre consentement pour que tous les documents déposés soient annexés au procès-verbal d'aujourd'hui. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

Le président: C'est d'accord, je vous remercie.

Monsieur Forrestall, allez-y.

M. Forrestall: Je me demande si les services de traduction du Comité et du Parlement pourront suivre si nous continuons à notre rythme actuel et je me demande quand nous aurons le procès-verbal de cette réunion. Peut-être y aurait-il un autre moyen de parvenir au même résultat.

Le président: Cela va certainement retarder la version officielle du procès-verbal si nous devons attendre que ces documents soient traduits, mais je ne crois pas que nous ayons le choix. Nous disposerons immédiatement de la première transcription de nos travaux aujourd'hui, transcription non définitive, et je la ferai distribuer aux membres dès qu'elle sera disponible.

Mr. Gourd (Argenteuil—Papineau): Mr. Chairman, on a point of order. I hope, in view of these delays, that you will take into consideration the fact that Air Canada will have to come back before the committee at a later date to be determined by the Subcommittee on Agenda and Procedure. I do not think we will have time before 12.30 to go through all these documents. I, for one, have questions on other aspects of Air Canada's administration. I am willing to spend a whole meeting this morning on the subject we are discussing, but I

[Text]

conviction qu'Air Canada va revenir devant ce Comité pour discuter de son administration générale.

The Chairman: Mr. Gourd, there is really no problem there. We do not intend to dispose of our order of reference at the end of this meeting. During some discussions I had with members during the short recess, we discussed that very possibility, and I will certainly be discussing it with our witnesses to see when it would be convenient for them and for us to hold another meeting. I am thinking at the moment of Thursday next.

Mr. Olivier: I understand, Mr. Chairman, there is a strong recommendation.

The Chairman: It would seem to me that it is mandatory, Mr. Olivier.

Now can we proceed with Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Well, Mr. Chairman, I would invite the president of Air Canada to read his letter.

Mr. C. Taylor: Do you want me to read it?

Mr. Forrestall: On your time.

The Chairman: All right, if that is the wish of the committee, proceed, please, Mr. Taylor. I am having copies of it made, by the way.

Mr. C. Taylor: This is a letter of November 29, addressed to both Mr. Amyot and me, on the subject of the Air Canada building, from the Minister of Transport.

At last August's meeting of the Board of Directors of Air Canada, a resolution was approved by the Board regarding the selection of the new head office accommodation for Air Canada in Montreal. The board directed the Chairman and the president to determine the shareholder's . . .

Mr. Olivier: Could you read more slowly, please, because the interpreter cannot translate what you are saying.

Mr. C. Taylor: I am sorry. My apologies. I will begin at the beginning again.

Mr. Olivier: Yes, please.

Mr. C. Taylor:

At last August's meeting of the Board of Directors of Air Canada, a resolution was approved by the board regarding the selection of new head office accommodation for Air Canada in Montreal. The Board directed the Chairman and the president, to determine the shareholder's opinion on the evaluation criteria to be applied by the board in selecting the new office accommodation. Once having received the shareholders view, a final decision would be made by the board.

Of the many proposals for head office accommodation that had been received, two, one by Trizec Corporation Limited, and the other by First Quebec Corporation, had been retained for consideration. After a further evaluation by A. E. Lepage Limited of both proposals, I met with you in Montreal on October 23, 1982 to hear detailed presenta-

[Translation]

would like your assurance that Air Canada will come back before this committee to discuss its overall administration.

Le président: Je ne vois pas de problème, monsieur Gourd. Nous n'allons pas conclure ce matin l'examen de notre ordre de renvoi. J'ai eu quelques entretiens avec des membres pendant la levée de séance et nous avons précisément discuté de cette possibilité, j'en reparlerai avec nos témoins afin d'arrêter une nouvelle date de réunion qui leur convienne. Pour le moment, j'envisage jeudi prochain.

M. Olivier: Ce serait effectivement recommandé très fermement, monsieur le président.

Le président: Cela me paraît même obligatoire, monsieur Olivier.

Je vais donc demander à M. Forrestall de poursuivre, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Eh bien, monsieur le président, j'aimerais inviter le président d'Air Canada à lire sa lettre.

M. C. Taylor: Voulez-vous que je la lise?

M. Forrestall: Oui.

Le président: Très bien, si le Comité le souhaite, allez-y, monsieur Taylor. J'ai d'ailleurs demandé qu'on en fasse des copies.

M. C. Taylor: Il s'agit d'une lettre datée du 29 novembre, qui est adressée à M. Amyot et à moi-même, est signée par le ministre des Transports et concerne l'immeuble d'Air Canada.

Lors de la réunion du conseil d'administration d'Air Canada en août dernier, le conseil a adopté une résolution concernant le choix d'un nouveau local pour abriter le siège social d'Air Canada à Montréal. Le conseil a donné instruction à son président et au président-directeur général de déterminer l'avis des actionnaires . . .

M. Olivier: Pourriez-vous lire plus lentement, s'il vous plaît, l'interprète ne peut pas vous suivre.

M. C. Taylor: Je vous prie de m'excuser. Je vais recommencer au début.

M. Olivier: Oui, s'il vous plaît.

M. C. Taylor:

Lors de la réunion du conseil d'administration d'Air Canada en août dernier, le conseil a adopté une résolution concernant le choix d'un nouveau local pour abriter le siège social d'Air Canada à Montréal. Le conseil a donné instruction à son président et à son président-directeur général de déterminer l'avis des actionnaires concernant les critères d'évaluation que le conseil devrait retenir pour choisir ce nouveau local. Le conseil devait prendre la décision finale après avoir pris l'avis des actionnaires.

Parmi les nombreuses propositions soumises, deux ont été retenues, à savoir celle de Trizec Corporation Limited et celle de First Quebec Corporation. Après une évaluation ultérieure des deux propositions réalisées par A.E. Lepage Ltée, je vous ai rencontré à Montréal le 23 octobre 1982 afin de prendre connaissance des présentations détaillées de First

[Texte]

tions by First Quebec and Trizec and to review in depth with Air Canada's management, the criteria used to assess both proposals.

As a result of the foregoing, and after careful consideration, I wish to confirm that I consider the criteria being used by the board to select a new headquarters to be appropriate.

I hope that the board will be able to reach a final conclusion on this matter at its meeting on December 9, 1982.

The Chairman: For the record, Mr. Taylor, is the Trizec proposal Place Beaver Hall?

• 1120

Mr. C. Taylor: Yes, it is, Mr. Chairman.

The Chairman: Now that that is on the record—at the expense of my time, Mr. Forrestall—on this round I would suggest 10-minute rounds, but I will be flexible.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I appreciate that, in the interest of pursuing the lines of questioning that we are involved in.

I have some 48 questions ranging through the management practices, scheduling and all sorts of things, but I think it quite inappropriate that we bring in what are now quite extraneous matters, and I would like, with the accommodation of the committee, to pose one general question and then to leave whatever remaining time I have to Mr. Deniger, Mr. Olivier, and Mr. Nowlan or others, to stay somewhat on track. I appreciate that.

Mr. Chairman, I have just the two concerns, the reference to a working paper, first, second, and third—the first draft, the final, whatever you want to call them. Did the first report from Lepage, then, become a working document for both A.E. Lepage and Air Canada, or did Air Canada develop its own working paper on the basis of the consultant's proposals and recommendations and overview?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, I would think both we and A.E. Lepage would call it report No. 1, as the first stage toward developing of their final report. In terms of working documents for this whole exercise, we have piles of them in Montreal. In other words, within the management structure itself we have moved all the way over a period of a year and a half from 15 proposals down to 2. So we had our own working documents. The Lepage report was not a working document in the sense of the Air Canada management. Now, report No. 1 toward report No. 3 for Lepage was probably a working document for them, but we considered them stages of the Lepage report toward the final report.

The Chairman: I hope you do not mention any more piles of documents. We might have to table them all.

[Traduction]

Quebec et de procéder à un examen détaillé, avec l'administration d'Air Canada, des critères utilisés pour l'évaluation des deux propositions.

A la suite de ce qui précède et après un examen réfléchi, je confirme que je considère les crédits utilisés par le conseil pour choisir le nouveau siège social comme appropriés.

J'espère que le conseil parviendra à une conclusion finale sur cette question lors de sa réunion du 9 décembre 1982.

Le président: Aux fins du procès-verbal, monsieur Taylor, la proposition de Trizec portait-elle sur Place Beaver Hall?

M. C. Taylor: Oui, monsieur le président.

Le président: Maintenant que cela a été bien précisé—et pris sur mon temps de parole, monsieur Forrestall—je propose pour la suite des tours de questions de 10 minutes, mais je saurai faire preuve de souplesse.

M. Forrestall: Je vous en suis reconnaissant, monsieur le président, car cela sera nécessaire si nous voulons aller au fond des choses.

J'ai ici 48 questions portant sur les méthodes de gestion, les horaires et toutes sortes de choses, mais je ne pense pas qu'il convienne maintenant d'introduire des éléments nouveaux, j'aimerais donc, avec l'accord du Comité, poser une question d'ordre général et céder ensuite le reste de mon temps de parole à M. Deniger, M. Oliver, M. Nowlan et d'autres pour éviter que nous nous dispersions. Je vous remercie.

Monsieur le président, j'aimerais y voir clair. On nous parle d'un document de travail, d'une première, d'une deuxième, d'une troisième version. Est-ce que le premier rapport de Lepage est devenu un document de travail à la fois pour A.E. Lepage et Air Canada, ou bien Air Canada a-t-il rédigé son propre document de travail sur la base des recommandations et de l'évaluation de l'expert-conseil?

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Monsieur le président, je crois que A.E. Lepage et nous-mêmes le désignons comme rapport numéro 1, comme la première phase de rédaction du rapport final. En ce qui concerne les documents de travail dans toute cette affaire, nous en avons des piles et des piles à Montréal. Autrement dit, au sein de notre administration même, nous avons ramené l'éventail des choix de 15 à 2 propositions sur une période de 18 mois. Nous avons donc nos propres documents de travail. Le rapport de Lepage n'était pas un document de travail aux fins de la direction d'Air Canada. Ce rapport numéro 1, devant servir à la rédaction du rapport numéro 3 de Lepage, était certainement un document de travail pour ce cabinet, mais nous le considérons comme une phase préliminaire du rapport final de Lepage.

Le président: J'espère que vous n'allez pas mentionner d'autres piles de documents, car nous risquerions d'avoir à les déposer tous.

[Text]

Mr. Forrestall: I was going to. I think it is rather germane that, Mr. Chairman, we ask Mr. Taylor, in keeping with good corporate business practice, if he would care to make available to the committee Air Canada's or the corporation's working paper.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, you can appreciate in a subject of this magnitude that there were a lot of analyses developed on all of the properties from the very beginning, which was over a year before we reached the final stages, and these refined themselves as we made decisions progressively down to the final report.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Mr. President, I was suggesting only the working paper that might have developed once you had arrived at the final two selection choices.

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, if Mr. Forrestall is thinking in terms of perhaps the final recommendation we might have made to the board in evaluating the two proposals, then that is something I would be glad to look at with you, Mr. Chairman, to see if it is an appropriate amount of paper to be . . .

The Chairman: Okay.

Mr. Forrestall: Well, then, let me ask my next question.

The Chairman: Just a moment, please, Mr. Forrestall. Mr. Amyot indicated he would like to respond to your previous questions.

Mr. Amyot.

M. Amyot: Monsieur le président, monsieur Forrestall, sur cette question des rapports, je tiens à signaler au Comité qu'en ce qui me concerne je n'ai reçu que deux rapports. Le rapport du 1^{er} septembre 1982 de Lepage, et celui du 30 septembre signé par Stoddart. Ils ont peut-être fait d'autres épreuves entre-temps, comme il s'en fait, mais ce que la compagnie et moi, comme *Chairman*., ce que j'ai reçu, c'est bien uniquement deux rapports.

• 1125

Quand j'ai reçu le premier rapport, et je pensais que c'était le rapport final, j'en ai transmis une copie au bureau du ministre des Transports, et également, je pense, au bureau du premier ministre . . . j'en avais laissé une copie. Dans mon esprit, je le croyais final.

Mr. Olivier: My understanding is you want all the 15 you suggested.

Mr. Forrestall: No.

Mr. Nowlan: To be on a point of order, Mr. Olivier, surely is to clarify this thing. There cannot be that many between September 1 and September 30. The chairman has said he just has two. I have asked earlier, without trying to confuse it—minutes must have been kept of the management committee—I thought it was a committee, but Mr. Taylor says it was an unstructured group of top officers of Air Canada—in discussing that September 1 report. That is something that I think

[Translation]

M. Forrestall: J'allais le demander. Je pense qu'il conviendrait, monsieur le président, que nous demandions à M. Taylor, conformément à la bonne pratique administrative, de remettre au Comité les documents de travail d'Air Canada.

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Monsieur le président, vous comprendrez que dans une affaire d'aussi grande envergure nous avons procédé à toutes sortes d'analyses de tous les bâtiments envisagés depuis le début, soit plus d'un an avant que nous n'entrions dans la phase finale, et que ces analyses se décantaient d'elles-mêmes au fur et à mesure que nous prenions les décisions, qui nous ont amenés au rapport final.

M. Forrestall: Monsieur le président, je pensais uniquement au document de travail établi une fois que le choix final a été ramené à deux.

M. C. Taylor: Monsieur le président, si M. Forrestall pense à la recommandation finale que nous avons adressé au conseil relativement à l'évaluation des deux propositions, je serais tout à fait disposé, monsieur le président, si le document n'est pas trop volumineux . . .

Le président: Bien.

M. Forrestall: Permettez-moi donc de passer à ma question suivante.

Le président: Un instant, s'il vous plaît, monsieur Forrestall. M. Amyot indique qu'il souhaite répondre à vos questions précédentes.

Monsieur Amyot.

Mr. Amyot: Mr. Chairman, Mr. Forrestall, on this matter of reports, I want to indicate that as far as I am concerned, I only received two reports. They were the September 1, 1982 report by Lepage and the September 30 report signed by Stoddart. Maybe they have produced other drafts in the meantime, as is usually being done, but what the corporation and myself, as its chairman, have received is two reports only.

At the time I received the first report, and I was under the impression that it was to be the final report, I sent a copy to the Minister of Transport's office as well as I believe to the Prime Minister's Office . . . I left a copy of it. But again, I was under the impression that it was to be the final report.

M. Olivier: J'avais cru comprendre que vous vouliez les 15 réunions que vous aviez proposées.

M. Forrestall: Pas du tout.

M. Nowlan: Un rappel au Règlement, monsieur Oliver, pour préciser les choses. Il ne peut y en avoir autant entre le 1^{er} et le 30 septembre. Le président vient de parler de deux seulement. J'ai déjà demandé . . . et je ne voulais pas embrouiller les choses loin de là, mais il est certain qu'il doit y avoir des minutes des réunions du Comité de direction, j'imaginai du moins qu'il s'agissait d'un comité, mais voilà que M. Taylor nous dit qu'il s'agissait ni plus ni moins d'un groupe assez

[Texte]

would help clarify this—that is one thing—and any other minutes of the management committee, or top officers of Air Canada, and of course the minutes of the board meeting on October 6.

The Chairman: I would like to make a suggestion here to members of the committee before we get any further into the tabling of documents. I would like to suggest that we leave that matter for the time being, until we have had an opportunity to hold a steering committee meeting to discuss what would be pertinent. I guess I am asking that in the interest of the efficiency of our minutes. The way things are going, I can see the minutes of this day's proceedings being that thick.

Mr. Forrestall: On the same point of order, the purpose of that, because there will be a period between this meeting, the steering committee meeting . . .

The Chairman: Right.

Mr. Forrestall: —consideration of all of this, and the next regularly called meeting—the purpose I think we all want to serve is to ask for whatever seems pertinent at this time, to take advantage of the delay. I apologize to the witnesses for doing steering committee work in the whole committee and taking up the time, but it seems to me if we delay in pursuit of identification, the time will certainly drag on—and not just for a short while; it could be a considerable period of time. I think we would have lost some valuable time. However, with that caveat . . .

The Chairman: I will undertake to have a steering committee meeting at the earliest possible moment.

Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, again on a point of clarification: Only two reports were formally sent to Air Canada from Lepage, what we call Report 1, Report 2, both of which you have. Anything else is in reference to what Mr. Stoddart has said about their own working documents within A.E. Lepage.

There were only two reports. They both were sent to me. I delivered copies of them to the chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Let me pose my third question. I pose it from exactly that type of background. I would like to ask when the board was first apprised—on what date it was first apprised that you had narrowed to two; when did the board take that decision; from that point in time was there not a committee of the board; was it the chairman of the board himself personally? He has indicated to us that he was

[Traduction]

lâche de cadres supérieurs d'Air Canada constitués pour discuter du rapport du 1^{er} septembre. Voilà qui, à mon avis, contribuerait sûrement à jeter un peu la lumière sur tout cela, ce n'est qu'un élément, il en va de même pour les minutes des réunions du comité de direction ou des réunions des cadres supérieurs d'Air Canada, en plus, cela va sans dire, de celles de la réunion du conseil du 6 octobre.

Le président: J'aimerais proposer quelque chose aux membres du Comité avant que nous n'approfondissions cette question du dépôt de documents. J'aimerais vous proposer, si vous le voulez bien, de laisser tout cela de côté pour l'instant jusqu'à ce que nous ayons le loisir de nous réunir en comité directeur pour déterminer quels seraient les documents véritablement utiles à nos travaux. Si je vous le propose, j'imagine que c'est par souci d'efficacité et de concision de notre compte rendu. Comme nous sommes partis pour l'instant, nous pourrions fort bien nous retrouver avec un compte rendu épais comme un annuaire téléphonique.

M. Forrestall: Dans le même ordre d'idées, vu qu'il y aura un certain laps de temps entre notre réunion d'aujourd'hui et celle du comité directeur . . .

Le président: Absolument.

M. Forrestall: . . . et un autre entre celle du comité directeur et la réunion du comité plénier, qui suivra immédiatement, j'imagine que ce que nous voulons tous en réalité, ce sont les documents qui nous semblent pour l'instant pertinents, et nous pourrions ainsi utilement profiter de ce laps de temps. Je tiens à m'excuser auprès des témoins d'en revenir ainsi aux travaux du comité directeur, alors que le comité plénier siège, et d'accaparer ainsi le temps du Comité, mais il me semble que si nous tardons trop à procéder à cette détermination, les retards vont s'accumuler et nous pourrions fort bien finir par accuser un retard considérable. À ce moment-là, nous aurions perdu un temps précieux. Toutefois, cette réserve mise à part . . .

Le président: Je vais m'efforcer de convoquer une réunion du comité directeur dès que possible.

Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Monsieur le président, une autre précision, si vous le voulez bien: deux rapports seulement ont été officiellement envoyés par Lepage à Air Canada, et nous les appelons le Rapport 1 et le Rapport 2. Ces deux rapports, vous les avez. Tout le reste revient à ce que M. Stoddart disait à propos des documents de travail internes de la maison A.E. Lepage.

Cela dit, il n'y a donc eu que deux rapports qui m'ont été transmis et dont j'ai remis copie au président.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'aimerais maintenant passer à ma troisième question, que je vais vous poser dans le même contexte. J'aimerais savoir quand au juste le Conseil a pour la première fois été mis au courant du fait que vous aviez limité votre choix à ces deux-là; à quelle date le Conseil a-t-il pris la décision? Une fois la décision prise, n'y eut-il pas un comité du conseil et ne s'agissait-il pas du président du conseil lui-même? Il nous a

[Text]

involved in only what appears to me to be an absurdly superficial way. I find it very difficult to believe with the cultural and social implications, not to mention the dollars involved, in a decision of this magnitude, that the board of directors would not have been intimately involved at virtually every step. I am not unfamiliar with the mechanisms of boards and how they work. So I am concerned about the degree to which the board—and perhaps I will put the question, Mr. Chairman, to Mr. Amyot, and ask him if he can explain to us the role of the board from the time of the receipt of the first report in a general way until the conclusion or decision taken in December.

• 1130

Afterwards I think I would defer, and perhaps Mr. Nowlan would care to ask a supplementary or two.

The Chairman: Who wishes to answer that question, Mr. Taylor or Mr. Amyot?

Mr. Forrestall: I think, Mr. Chairman, on reflection I had directed the question to the chairman of the board, because it is about the involvement of the board itself in a detailed way in this rather important decision that has been taken.

The Chairman: Mr. Amyot.

M. Amyot: Monsieur le président, à ce propos, je dois dire qu'au cours de l'année dernière, depuis peut-être les mois de février ou mars, presque à chaque réunion du conseil, le président et moi-même comme *ir*chairman, faisons rapport des développements relativement au choix du siège social. C'est pour ça qu'au début, il y avait peut-être une quinzaine de sites possibles, suivant les critères proposés par le *management* et non par le *board*, des critères d'évaluation pour savoir comment trouver le meilleur endroit parmi les quinze. Graduellement au cours des mois, l'élimination s'est faite et chaque fois c'était une recommandation du *management*, du département de M. Drabinsky et les autres, je pense, pour indiquer que..., tel ne suffit pas, il manque tel ou tel facteur, et à la fin il en restait cinq à un moment donné. Il restait Marathon Lavalin, *First Quebec*, le Groupe C.I.A., Trizec, naturellement, et Dorval. Dorval a été éliminé, ensuite les trois autres, et nous ne sommes restés ensuite seulement qu'à trois.

Au mois de juillet, le conseil a suggéré que le *chairman* et le président, ensemble, aillent voir l'actionnaire, pour voir quelle serait la meilleure façon de connaître sa réaction. C'est à ce moment-là que nous avons eu une rencontre au bureau du ministre, et c'est également à ce moment-là, au bureau du ministre, que j'avais fait la suggestion qu'une firme indépendante, sans la nommer parce que je ne savais pas qui ce serait, qu'une firme indépendante puisse faire une étude du meilleur site.

Il restait alors P.G.M. où nous sommes actuellement, *First Quebec* McGill-Maisonnette et Trizec, le *Beaver Hall*. Cette décision a été prise lors de la visite chez le ministre, où a été demandé, comme vous le savez, le premier rapport du 1^{er} septembre 1982, et ainsi de suite.

[Translation]

dit qu'il avait effectivement participé à la chose, mais d'une façon qui me semble ridiculement superficielle seulement. J'ai beaucoup de mal à croire que, compte tenu de toutes les incidences culturelles et sociales, sans même parler des considérations d'ordre financier, le conseil d'administration n'ait pas participé de très très près à quasiment toutes les phases du processus. Je ne sais pas très bien toutefois comment fonctionnent les conseils d'administration. Mais cette question de la participation du conseil me turlupine, et je vais peut-être, monsieur le président, demander à M. Amyot de nous expliquer le rôle que le conseil d'administration a joué depuis le moment où il a reçu le premier rapport jusqu'à ce que la décision finale ait été prise au mois de décembre.

Par la suite, je voudrais céder mon tour à M. Nowlan qui aurait peut-être quelques questions supplémentaires à poser.

Le président: Qui aimerait répondre à la question, monsieur Taylor ou monsieur Amyot?

M. Forrestall: Monsieur le président, au début, j'avais posé la question au président du conseil, car celui-ci a joué un rôle important dans la décision qui avait été prise.

Le président: Monsieur Amyot.

Mr. Amyot: Mr. Chairman, last year, perhaps from the month of February or March on, the president and myself, as chairmen, reported on the latest developments in the choice of headquarters at almost every board meeting. So, there were perhaps 15 possible sites at the beginning, chosen according to the criteria proposed by management, and not by the board, to determine how to have the best choice. Over the months, sites were gradually eliminated following a recommendation from management, from Mr. Drabinsky's department, I believe, which indicated why a certain site was not appropriate. So, at the end, five possibilities remained. They were Marathon Lavalin, First Quebec, the C.I.A. Group, Trizec, naturally and Dorval. Dorval was eliminated, then the other ones and, in the end, we were left with three.

In July, the board suggested that the chairman and the president consult the shareholder together to seek his reaction. So, we had a meeting in the minister's office and, at the same time, in his office, I suggested that an independent firm without specifying one in particular because I did not know at the time who it would be, be commissioned to study the possible sites.

Our options at that point were P.G.M. where we are now, First Quebec at McGill and Maisonnette, and Trizec at Place Beaver Hall. So the decision to commission that first report submitted September 1, 1982 was taken during our meeting with the minister.

[Texte]

A l'assemblée suivante, il fut dit que le *management* avait demandé un autre rapport et le progrès a été rapporté ensuite à la réunion suivante, et en définitive, après la réunion du 23 octobre avec le ministre, de toute façon, le choix est resté facile à faire, parce que *First Québec* avait décidé de se retirer le 4 novembre, de retirer sa proposition, indiquant que les délais se raccourcissant, il aurait des dommages considérables à payer s'il ne terminait pas avant juin 1985. Il ne restait donc au moment de la prise de décision, que la compagnie Trizec.

A la réunion que nous avons eue avec le ministre, je pense que c'est un point important à faire part au Comité, après avoir vu ensemble les deux candidats, le ministre, M. Taylor et moi ensemble, nous nous disions: c'est certain que n'importe lequel des deux accepterait le contrat avec un million de dollars de moins et c'est ce qui est arrivé.

De toute façon, ce qui est bien important, je pense, et qui doit rester assez présent dans l'esprit du Comité, c'est que le fait qu'il y ait eu plusieurs candidats, plusieurs compagnies intéressées à faire des offres, et qu'il y ait eu beaucoup de discussions, a fait en sorte que le prix qui est payé éventuellement à Trizec est beaucoup moindre que si une décision avait été prise au mois de mai de l'année dernière.

• 1135

Je crois qu'en définitive, le rôle que j'ai peut-être joué comme *chairman* a pu faire en sorte que le prix payé en allant chez Trizec . . . J'ai voté pour Trizec, je dois vous le dire; ce fut une décision unanime que nous avons prise le 9 décembre et, dans les circonstances, c'était peut-être la meilleure que nous pouvions prendre. Il y a peut-être plusieurs millions de dollars qui ont été épargnés à la compagnie Air Canada à la suite de toutes ces négociations qui ont duré près d'un an. J'espère que cela répond à votre question, monsieur le président. Si je peux ajouter d'autres précisions . . .

The Chairman: A final question, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I appreciate the somewhat lengthy response and did not intervene since perhaps it is useful on the record.

What I am concerned with is, was there a committee of the board of directors established, and, if so, how often did that committee meet, say, during the month of September, with the corporation executives with respect to this matter? Did you meet frequently; once or twice; did you meet once a week, twice a week? I am trying to establish in my own mind whether or not there was a deep and continuing involvement between the representatives of the owners of the corporation, i.e. the board of directors, and the executive management of the corporation itself, with respect to arriving at these decisions. I want to know just . . . we have had . . .

M. Amyot: En fait, monsieur le président, si ma mémoire est bonne, je crois que toutes les négociations ont été faites par le *management*. Et, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, j'ai été invité occasionnellement seulement. Alors, je n'ai pas pu participer aux réunions du *management*, n'étant pas invité à ces réunions-là. Une couple de fois, j'ai été présent avant une réunion qui s'appelle le *board agenda*, où on faisait la prépara-

[Traduction]

At the following meeting, it was learned that management had requested another report and that the update was postponed until the next meeting. Finally, after the October 23 meeting with the minister, the choice was clearcut because First Quebec had decided to withdraw on November 4 stating that the timetable was getting shorter and that there would be a considerable price to pay if the work was not finished by June 1985. So, at the time the decision was made, Trizec was the only option left.

The committee should know that during our meeting with the minister, after we had seen the representatives from the two companies, the minister, Mr. Taylor and myself agreed that either one of the two would accept the contract at \$1 million less, and that is what transpired.

A very important point, one that should remain present in the minds of committee members, is that there were several candidates, several companies interested in making bids and a lot of negotiation, which meant that the price Trizec eventually got was much lower than it would have been, had a decision been made last May.

I feel definitely that the role I may have played as chairman meant that the price we paid by going with Trizec—I have to admit to you that I voted for Trizec. The decision taken on December 9 was a unanimous one and, under the circumstances, perhaps the best one we could have taken. Air Canada may have saved several million dollars as a result of the discussions which went on for close to a year. I hope that I have answered your question, Mr. Chairman. If I may add any other points of information . . .

Le président: Une dernière question, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'apprécie cette réponse un peu longue, que je n'ai pas interrompue parce qu'il est utile de l'avoir consignée au procès-verbal.

Maintenant, a-t-on établi un comité du conseil d'administration et, si oui, à combien de reprises ce comité s'est-il réuni avec les cadres de la société pour discuter de cette question durant le mois de septembre? Le conseil s'est-il réuni souvent? À une ou deux reprises? Une ou deux fois par semaine? J'essaie de savoir avec précision dans quelle mesure les représentants des propriétaires de la société, à savoir, le conseil d'administration et la direction générale de la société ont collaboré pour arriver à ces décisions. J'aimerais savoir simplement . . .

Mr. Amyot: Actually, Mr. Chairman, if my memory serves me correctly, all negotiating was done by management. As I stated earlier, I was only included occasionally. So, I did not attend the management meetings as I was not invited. A couple of times I was present before the board agenda meeting where the program for the subsequent board of directors meeting is established.

[Text]

tion de l'assemblée du conseil d'administration qui devait suivre.

Mr. Olivier: Mr. Chairman, is it my turn, or . . . ?

Le président: Oui, monsieur Olivier.

M. Olivier: Vous savez, monsieur le président, j'ai toujours été un homme patient.

Je voudrais savoir, monsieur Taylor, qui a déterminé que ce serait la compagnie Lepage qui ferait votre recherche pour évaluer le site.

Mr. C. Taylor: As the chairman has indicated just a moment ago, it was in a meeting in the minister's office among the minister, Mr. Amyot, and me that we discussed the possibility of having an outside person. I proposed Lepage, and that is where the decision was made.

M. Olivier: Alors, c'est vous qui avez proposé la firme Lepage?

Une voix: M. Amyot a quelque chose à dire.

M. Amyot: En fait, le ministre avait dit que le président et le président du conseil devaient s'entendre pour trouver une firme d'évaluation.

M. Olivier: Si je comprends bien, pour une fois, vous vous êtes entendus et vous avez décidé tous les deux que ce serait la firme Lepage.

M. Amyot: Non, attendez. Vous allez trop vite, monsieur Olivier.

M. Olivier: Je vais attendre.

M. Amyot: C'est que la décision, dans mon esprit, devait se faire ensemble, mais le lundi matin, quand je suis arrivé au bureau, la décision avait déjà été prise. M. Dimma avait été appelé. Je n'ai rien dit, parce que je pense que c'est une firme qui est compétente, qui est tout à fait en mesure de faire des évaluations. La seule chose que j'ai faite, comme je l'ai déjà dit au Comité, c'est d'insister pour qu'on prenne au moins quelqu'un de Montréal.

M. Olivier: Si j'ai bien compris, et j'espère que M. Taylor est là, vous, vous soutenez que quand vous êtes arrivé le lundi matin, la décision avait été prise par le président.

M. Amyot: Exactement.

Mr. Olivier: That is correct, Mr. Taylor?

Mr. C. Taylor: Yes. The question came up in the discussion with the minister as to whether or not in this issue, which was obviously reaching a fairly high profile in the Montreal real estate community, we should have an independent appraiser. As I recall the discussion, one of the proposals was, should it be our auditor; should it be a real estate evaluator; and so on. Who should it be? I said I thought that Lepage had probably the largest, most professional group in this area, and it was agreed that we would go ahead.

[Translation]

M. Olivier: Monsieur le président, est-ce mon tour ou . . .

The Chairman: Yes, Mr. Olivier.

Mr. Olivier: You know, Mr. Chairman, I have always been a patient man.

Mr. Taylor, I would like to know who decided that the Lepage company would evaluate the site.

M. Taylor: Comme le président l'a indiqué il y a un instant, c'était lors d'une réunion que nous, le ministre, M. Amyot et moi-même, avons discuté de la possibilité d'embaucher quelqu'un de l'extérieur. J'avais proposé Lepage, et la décision fut prise.

Mr. Olivier: So, it was you who proposed Lepage?

An hon. Member: Mr. Amyot has something to say.

Mr. Amyot: Actually, the minister has said that the chairman and president should agree upon a firm to do the evaluation.

Mr. Olivier: If I understand correctly, on this one rare occasion you were in agreement and decided to hire the Lepage firm.

Mr. Amyot: No, wait. You are going too quickly, Mr. Olivier.

Mr. Olivier: I will wait.

Mr. Amyot: In my mind, the decision was to be a joint one. However, when I arrived in the office on Monday morning, the decision had already been made. Mr. Dimma had been called. I said nothing at the time because I feel the firm is competent and quite capable to make evaluations. The only thing I did, as I have stated to the committee, was to insist that someone from Montreal be included, at least.

Mr. Olivier: If I have understood correctly, and I hope Mr. Taylor is listening, you maintain that when you arrived in the office on Monday morning, the president had already made the decision.

Mr. Amyot: Precisely.

M. Olivier: Est-ce exact, monsieur Taylor?

M. C. Taylor: Oui. Au cours de la discussion avec le ministre, il a été question d'embaucher un évaluateur indépendant, car la question prenait de plus en plus d'importance dans le milieu immobilier de Montréal. Si ma mémoire est fidèle, nous avons discuté des possibilités qui se présentaient. Nous nous sommes demandés s'il fallait y affecter notre vérificateur, un évaluateur immobilier indépendant ou quelqu'un d'autre. J'ai dit alors que la firme Lepage avait à son emploi l'équipe la plus grande et la plus professionnelle dans le domaine et nous nous sommes mis d'accord là-dessus.

[Texte]

[Traduction]

• 1140

I came back to Montreal, called the President of Lepage; subsequently, within a matter of a day or two, probably over a weekend, advised the chairman that I had talked to Lepage and Lepage were prepared to undertake the assignment. He then asked if Lepage's Quebec group could be included. I phoned Mr. Dimma, and Mr. Dimma said yes; and that is where we were.

Le président: Monsieur Olivier.

Mr. Olivier: Monsieur Taylor, est-ce que le président de A.E. Lepage, c'est une personne que vous connaissez sur le plan des affaires ou si c'est une personne que vous connaissez depuis longtemps?

Mr. C. Taylor: I know him solely as a business associate. I have sat on a head table with him when a couple of times he chaired a Canada Club luncheon that I spoke at, a very casual acquaintance.

Mr. Olivier: Dans vos discussions avec le président de A.E. Lepage... cette compagnie étant extrêmement intelligente et reconnue dans le domaine, comme vous dites lorsque vous lui avez demandé de faire une étude sur des sites possibles à Air Canada, à Montréal, est-ce qu'il y a eu une discussion entre vous et M. Dimma, à savoir qu'au moins ça devrait être des individus qui connaissent Montréal qui devraient faire l'évaluation de ces terrains possibles, ou de ces édifices possibles?

Mr. C. Taylor: It was in the subsequent discussions that the firm of Racine and Larochelle was identified as being a wholly owned subsidiary. When I talked to him initially, I asked him if they had the professional skills to do this job in Montreal or anywhere else. He assured me that they had all the professional skills. I did not know whether he was going to use Racine and Larochelle, but then when Mr. Amyot brought it up, I specifically said, would you please make sure that they are involved.

Mr. Olivier: Est-il exact de dire, monsieur Taylor, que la firme Larochelle, dont vous parlez actuellement, a servi dans le premier rapport, mais que dans le deuxième rapport, que quelqu'un a demandé, c'est strictement des gens de Toronto qui ont fait l'étude pour porter un jugement sur le nouveau site d'Air Canada à Montréal? J'exclus le premier; vous, vous l'appellez *DRAFT*, moi je l'appelle rapport n° 1. Et la firme Lepage... si je prends votre témoignage au début, vous avez dit que c'est strictement à titre de consultation que vous demandez à des firmes comme Lepage de vous faire des suggestions... j'imagine que vous avez jugé bon que sa consultation n'était pas finie ou n'était pas bonne pour la première, au niveau de sa conclusion, lorsque vous avez demandé une deuxième évaluation de cette firme-là.

Est-ce que vous êtes en mesure de nous dire si les gens qui ont fait ces évaluations-là, après les renseignements que vous avez obtenus par votre *management*, que les gens qui ont fait l'étude du siège social qu'on vous proposait étaient des gens de Montréal ou de Toronto?

Je suis retourné à Montréal où j'ai appelé le président de Lepage. Par la suite, dans les deux jours qui suivaient, pendant une fin de semaine, probablement, j'ai prévenu le président et je lui ai dit que Lepage était prêt à accepter l'affectation. Il m'avait alors demandé si le groupe québécois de Lepage pouvait y participer. J'ai téléphoné à M. Dimma, qui a accepté et voilà tout.

The Chairman: Mr. Olivier.

Mr. Olivier: Mr. Taylor, is the President of A.E. Lepage someone you have known as a business acquaintance or someone you have known for a long time?

M. C. Taylor: Je ne suis qu'en relation commerciale avec lui. Nous avons partagé la table d'honneur à plusieurs reprises. Il a déjà présidé un déjeuner-causerie au Club canadien où j'ai pris la parole. C'est quelqu'un que je connais un peu.

Mr. Olivier: In your discussions with the President of A.E. Lepage, an extremely intelligent and well recognized company in the field, as you say, did you ask him to study the possible sites for Air Canada in Montreal? Did you discuss with Mr. Dimma the fact that people who knew Montreal should be included on the team that was to evaluate possible sites and buildings?

M. C. Taylor: C'est lors de nos discussions subséquentes que l'on a cité la firme de Racine et Larochelle comme étant une filiale à propriété exclusive. Au départ, je lui avais demandé si elle avait les compétences nécessaires pour faire l'évaluation à Montréal ou ailleurs. Il m'avait assuré que oui. J'ignorais si on allait embaucher Racine et Larochelle, mais puisque M. Amyot m'en avait parlé, j'ai bien précisé qu'il fallait qu'il participe à l'étude.

Mr. Olivier: Would it be correct to say, Mr. Taylor, that the Larochelle firm, you are referring to, was used in the first report, but that the second report someone had requested was strictly the work of people in Toronto who had studied the possibilities for the new Air Canada site in Montreal? I am not referring to the first report here. You call it a "draft", I call it "report number one". If I go back to the beginning of your testimony, you stated that it was strictly by way of consultation that you had asked the Lepage firm to make proposals to you. I suppose you decided that the consultation process was not finished or that the conclusion of the first report was not good, so you requested a second evaluation by that firm.

Can you tell us, based on the information you have obtained from your management, whether the people who studied the site that had been proposed for the headquarters were from Montreal or Toronto?

[Text]

Mr. C. Taylor: First of all I agree with you, Mr. Olivier, that it is Report 1.

Mr. Olivier: Okay.

Mr. C. Taylor: Secondly, the reason that Report 1 developed into Report 2, however, was not that I did not like the conclusion of Report 1. It was that in going through the report there were parts of the report that were not based on proper assumptions. The financial evaluations were not based on the normal basis of doing financial evaluations. So we discussed it with Lepage. Mr. Larochelle was present at that meeting, and Lepage went back to do the work. I did not instruct them, nor did they tell me who was going to be involved in the continuing study. I guess you would really have to ask them who was involved, because I did not say who . . .

Mr. Olivier: I will ask a question; just a supplementary question.

Trouveriez-vous normal qu'une firme—vous l'avez qualifiée de très responsable—à qui vous confiez un mandat, confie ce même mandat à des gens qui sont de Toronto pour venir enquêter à Montréal et vous faire des propositions dans cela? Est-ce que vous, vous trouveriez cela normal?

Mr. C. Taylor: I think A.E. Lepage would consider themselves probably the largest real estate people in Montreal. In other words, their head office happens to be in Toronto, but they have a very large presence in Quebec. So it was not the case of being a Toronto firm; it is a national firm all across the country. The parts of the evaluation that . . .

• 1145

Mr. Olivier: The second report came from Toronto.

Mr. C. Taylor: That was Lepage's choice. I did not ask for it to come from Toronto.

The Chairman: I think, in fairness, that is a question that A.E. Lepage would have to answer.

M. Olivier: Cela, c'est une question d'opinion, monsieur le président, parce que j'imagine que le président d'Air Canada, qui confie le mandat, a le droit et le devoir de chercher à savoir de quelle façon Lepage va remplir son mandat. Monsieur le président, si vous me le permettez, je veux juste démontrer que s'il y a des gens qui ont fait l'étude du deuxième rapport . . . Si mes renseignements sont exacts, il s'agit une personne d'Afrique du Sud qui n'a jamais mis les pieds à Montréal ou qui ne les a mis qu'occasionnellement. Comment peut-il conseiller adéquatement M. Taylor, ou son conseil d'administration, et lui faire une suggestion quant à l'achat, quant au transfert de condominium ou de terrains, quant à une construction ou quant au site? Je pense que c'est extrêmement important, monsieur le président. Si vous voulez, on fera venir la firme Lepage et on démontrera que même si elle grosse, si elle a fait cela, elle est incompétente.

[Translation]

M. C. Taylor: D'abord, nous sommes d'accord, monsieur Olivier, pour dire qu'il s'agit du rapport numéro 1.

M. Olivier: D'accord.

M. C. Taylor: Deuxièmement, la raison pour laquelle le rapport numéro 1 a donné naissance au rapport numéro 2 ne dépendait pas de la conclusion de celui-là. En parcourant le rapport, on a constaté que certaines parties n'étaient pas fondées sur des données de base convenables. Les évaluations financières n'avaient pas été effectuées de la façon régulière. Nous en avons discuté avec les représentants de Lepage lors d'une réunion à laquelle M. Larochelle était présent. Par la suite, les évaluateurs sont repartis au travail. Je ne les ai pas chargés de faire un deuxième rapport et ils ne m'ont pas dit les noms des personnes qui allaient reprendre l'étude. Il faudrait leur demander directement, car je n'ai pas précisé qui . . .

M. Olivier: Je veux poser une petite question supplémentaire.

Do you think it is normal that a firm you have qualified as very responsible and commissioned by you turns around and commissions people in Toronto to carry out a study in Montreal and to make recommendations on that basis? Do you think that is normal procedure?

M. C. Taylor: La firme A.E. Lepage se considère vraisemblablement comme la compagnie immobilière la plus importante de Montréal. En d'autres termes, il se trouve que son siège social se trouve à Toronto, mais elle fait beaucoup d'affaires au Québec. Donc, il ne s'agissait pas choisir une firme torontoise, mais, plutôt, une firme ayant une présence nationale. Les parties de l'évaluation . . .

M. Olivier: Le deuxième rapport émane du bureau de Toronto.

M. C. Taylor: Ce fut le choix de Lepage. Je n'ai pas demandé que le rapport émane de Toronto.

Le président: Pour être juste, je crois que la compagnie A.E. Lepage devrait répondre à ce genre de question.

Mr. Olivier: Well, Mr. Chairman, that is a question of opinion, because I imagine that the President of Air Canada, who gives the mandate, has the right and, indeed, the duty to attempt to find out how Lepage will carry out its mandate. Mr. Chairman, with your permission, I would simply like to demonstrate that those who reviewed the second report . . . if the information I have been given is correct, it appears to have been someone from South Africa who has never set foot in Montreal or at least, only did so occasionally. How can such a person provide adequate advice to Mr. Taylor, or his board of directors, and make suggestions as to the purchase or transfer of condominiums or land or the construction of such buildings and the appropriateness of the site, for instance? I think this is an extremely important point, Mr. Chairman. If you wish, we can ask representatives from Lepage to appear before us and we will see that even if the latter is a large company, if that is what it did, it is an incompetent one.

[Texte]

The Chairman: That, again, I think is getting into the area of speculation; and I say that with respect. I certainly do not know, and I do not know whether any other member of the committee knows, whether the person who prepared the report had ever been in Montreal or not. But in any case, it seems to me that it is extraneous to the information that we are seeking from Air Canada today and I would suggest that we pursue a different—the line of questioning we have been . . .

Mr. Olivier: I came close on that. Do you know where the second report is coming from?

Mr. C. Taylor: Do I know . . .

Mr. Olivier: By Lepage?

The Chairman: Where is it coming from?

Mr. Olivier: Where is it coming from, the second report? Do you know that Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: Do I know where it came from?

Mr. Olivier: Yes.

Mr. C. Taylor: It was sent to me by Mr. Stoddart under cover of a letter that has already been tabled, and it came from A.E. Lepage corporate headquarters in Toronto.

Mr. Olivier: Okay.

The Chairman: Okay.

M. Amyot: Monsieur le président, si vous me permettez . . .

M. Olivier: Oui, monsieur Amyot.

M. Amyot: La lettre que j'ai produite tout à l'heure, qui a été signée par M. Larochelle et transmise à Lepage avec copie à M. Taylor, indiquait que Larochelle n'avait pas participé au second rapport. C'est pour répondre à votre question, monsieur Olivier. Alors, Larochelle admet par écrit qu'il n'a pas été consulté pour le second rapport. C'est dire qu'il a été fait uniquement par des gens de Toronto ou de je ne sais où.

Le président: Monsieur Olivier.

M. Olivier: Monsieur Taylor, est-ce qu'on peut savoir qui a participé à la réunion pour l'évaluation de ce premier rapport pour en venir, j'imagine, à la conclusion qu'il n'était pas bon et qu'il en fallait un autre, ou que ce premier rapport-là était strictement un *draft*? Est-ce qu'on peut savoir qui était là?

Mr. C. Taylor: From A.E. Lepage?

Mr. Olivier: Yes—and Air Canada. From Air Canada and Lepage, both.

Mr. C. Taylor: Well, I am not sure that I quote from memory all of the A.E. Lepage. I know there was a Mr. Fisher involved. I know that there was Mr. Larochelle there. There were a couple of other people. I am not sure who all of the people were. They may even be identified in the report. I can get the names from A.E. Lepage. I know that Fisher was involved and I know Larochelle was involved in Report 1.

[Traduction]

Le président: Encore une fois, sans vouloir vous contredire, je pense que ce n'est qu'une supposition. Personnellement, j'ignore—et je ne sais pas si d'autres membres du Comité sont au courant ou non—si la personne qui a rédigé le rapport avait déjà mis les pieds à Montréal ou non. Quoi qu'il en soit, il me semble que cela n'a rien à voir avec des renseignements que nous cherchons à obtenir d'Air Canada aujourd'hui, et je propose que nous abordions un sujet différent—les questions que nous avons posées . . .

M. Olivier: J'étais sur le point d'obtenir une réponse. Savez-vous d'où émane le deuxième rapport?

M. C. Taylor: Si je sais . . .

M. Olivier: De la compagnie Lepage?

Le président: D'où émane-t-il?

M. Olivier: D'où émane le deuxième rapport? Le savez-vous, monsieur Taylor?

M. C. Taylor: Si je sais d'où émane ce rapport?

M. Olivier: Oui.

M. C. Taylor: Il m'a été envoyé par M. Stoddart, accompagné d'une lettre qui a déjà été déposée; il émane du siège social de la société A.E. Lepage à Toronto.

M. Olivier: D'accord.

Le président: D'accord.

Mr. Amyot: Mr. Chairman, if you please . . .

Mr. Olivier: Yes, Mr. Amyot.

Mr. Amyot: The letter I produced earlier, which was signed by Mr. Larochelle and sent to Lepage with a copy to Mr. Taylor, indicated that Mr. Larochelle had not contributed to the second report. This is the answer to your question, Mr. Olivier. So, Larochelle says in writing that he was not consulted for the second report. In other words, it was prepared solely by people in Toronto or some other place.

The Chairman: Mr. Olivier.

Mr. Olivier: Mr. Taylor, could you tell us who was present at the meeting during which the first report was assessed and, I imagine, it was decided that it was no good and that another one was needed—that this first report was strictly a draft? Could you tell us who was present at that meeting?

M. C. Taylor: De la compagnie A.E. Lepage?

M. Olivier: Oui, et d'Air Canada. Des deux compagnies, c'est-à-dire Air Canada et Lepage.

M. C. Taylor: Eh bien, je ne sais pas si je me souviens de tout le personnel de la compagnie A.E. Lepage. Je sais que M. Fisher était présent. Je sais qu'il y avait également un M. Larochelle. Il y avait un certain nombre d'autres personnes aussi. Mais je ne me rappelle pas très bien leurs noms. Il est possible que leurs noms figurent dans le rapport. Je peux facilement obtenir les noms auprès la compagnie A.E. Lepage. Je sais que M. Fisher et M. Larochelle ont participé à la rédaction du premier rapport.

[Text]

Mr. Olivier: That is the part for Lepage . . . for Air Canada.

Mr. C. Taylor: For Air Canada we had a number of people who were involved—and again, I am sorry, Mr. Chairman, to go back and keep repeating this, but when you have a project and a corporation as large as ours, you set up a team to undertake the project, because you want to get multi-disciplines from all the parts of the company. It was led by our general manager of properties—which is obviously his to do. He does this all the time. There were financial people involved on it. There were the . . .

M. Olivier: Mais quand même, avec tous ces gens-là qui sont très compétents, vous avez jugé bon de demander à une compagnie de l'extérieur de le faire. S'ils sont si bons que cela, je voudrais bien savoir pourquoi vous avez demandé une compagnie de l'extérieur. C'est cela que j'essaie de déterminer.

Mr. C. Taylor: We asked for an outside company, Mr. Chairman, solely because it was an issue that was becoming very high profile in Montreal. Everybody in Montreal had real estate properties to sell or rent.

• 1150

Everybody knew that Air Canada was a major tenant. We were having people stop us every day on the street, wanting us to buy their building. It was a very high-profile issue. And because it was high profile, we were trying to be very careful. In the discussion in the office of the minister, quote, the political ramifications of a Crown corporation were such that we wanted to be beyond reproach, and we wanted to be able to say we had input from financial people, from real estate people, from property people, from our own management people, from our board of directors, and from the shareholder himself.

We were simply being very careful, Mr. Olivier—not because we did not possess the skills internally.

The Chairman: Your final question, Mr. Olivier.

M. Olivier: C'est à partir de là que vous avez décidé . . . Vous vouliez être très prudents; vous aviez reçu le premier rapport, et vous avez dit: Il nous en faut un deuxième maintenant. Vous avez poussé votre prudence pour être bien sûrs que ce qui avait été écrit dans le premier n'était pas nécessairement satisfaisant ou ne répondait pas peut-être aux critères et aux besoins d'Air Canada. Alors, le groupe composé des personnes dont vous ne vous rappelez pas les noms a jugé bon de demander un deuxième rapport.

Mr. C. Taylor: Mr. Olivier, I have to come back to you on this—and maybe you and I are not communicating on it yet. The reason for the second report was not that we did not agree with the conclusions of it. The reason for the second report was

[Translation]

M. Olivier: Bon, ce sont les gens de Lepage . . . maintenant, passons à Air Canada.

M. C. Taylor: Dans le cas d'Air Canada, nous avions un certain nombre de personnes qui y participaient—et encore une fois, je m'excuse, monsieur le président, de me répéter sans cesse, mais quand il s'agit d'un grand projet et d'une société aussi importante que la nôtre, on commence, évidemment, par établir une équipe pour entreprendre le projet en vue d'obtenir l'apport de toutes les sections et disciplines de la compagnie. Il a été dirigé par le directeur général des immeubles—c'est justement le genre de projet qui lui incomberait, évidemment. C'est le genre de projet auquel il participe tout le temps. Il y avait des représentants de la section financière aussi. Il y avait également . . .

Mr. Olivier: And despite all these very competent people you had in your company, you felt it was necessary to ask an outside company to do it. If your personnel is as good as all that, I would like to know why you asked an outside company to do the work. That is what I am trying to find out.

M. C. Taylor: Monsieur le président, nous avons demandé à une compagnie de l'extérieur de faire le travail uniquement parce que tout le monde commençait à s'y intéresser à Montréal. Beaucoup de gens à Montréal avaient des propriétés immobilières à vendre ou à louer.

Tout le monde savait qu'Air Canada était l'un des principaux locataires. Des gens nous arrêtaient dans la rue tous les jours pour nous demander d'acheter leur immeuble. Tout le monde était au courant de la situation. Et c'est pour cette raison justement que nous voulions être très prudents. Dans la discussion que nous avons tenue dans le bureau du ministre, il a été dit que les conséquences politiques d'une action prise par une société de la Couronne étaient telles que nous voulions absolument être sans reproches; nous voulions avoir la possibilité de dire que des spécialistes financiers et immobiliers, des gestionnaires, des représentants de notre conseil d'administration et des actionnaires avaient tous participé à notre décision.

Nous voulions tout simplement être très prudents, monsieur Olivier, ce n'est pas parce que nous n'avions pas le personnel compétent pour le faire chez nous.

Le président: Votre dernière question, monsieur Olivier.

Mr. Olivier: So on that basis you decided . . . you wanted to be very careful; you received the first report, and you said to yourselves: now we need a second report. You pushed your cautiousness to the limit in order to be sure that what was written in the first report was not necessarily satisfactory or did not perhaps meet the criteria and needs of Air Canada. Accordingly, a group of people whose names you do not remember thought it appropriate to request a second report.

M. C. Taylor: Monsieur Olivier, il faut que je revienne là-dessus, car j'ai l'impression qu'on ne s'est toujours pas compris. Si nous avons demandé la rédaction d'un deuxième rapport, ce n'est parce que nous n'étions pas d'accord sur les conclusions

[Texte]

that the financial evaluation, when Lepage came down and Mr. Stoddart arrived in Montreal—he himself said they wanted to redo the financial evaluation. We had the same concerns about it; he raised them before we did.

So the financial evaluation was something we wanted to look at. They had looked at it on a 5-year basis; we do all of our financial evaluation on a 20-year basis. We even asked our auditors, Clarkson Gordon, to vouch for our method of evaluation, which A.E. Lepage had not used, and A.E. Lepage agreed that the financial evaluation should be done on a 20-year basis.

There were some other points in it. They made a statement in the report that the First Quebec Corporation was more convenient, for example—I am giving you this for example—more convenient for the employees of the company because they took the metro. When we asked them if they did a survey of the employees of the company, as to how many took the metro, how many took the train, how many drove their own cars and parked, they said no, they had not. So we had data which showed new information. So they took the new information.

There was the whole question of the risk involved in a new project. I shared—and I know the chairman shared along with us—the view that if it was possible to create employment, as I said to Mr. Benjamin this morning, I would rather create jobs than see them disappear. So there was the whole question that in the First Quebec case, it was a new building to be proposed and therefore presumably it would create employment.

One of the problems with the First Quebec corporation proposal was they had no plans for the building. They had an artist's concept only. They had no plans for the building. So there was no way to evaluate all the costs they said they could build a building for against the type of building that we wanted, and we would probably have had to get a contract management group, of which there are many, to follow the building through its construction stages. So there was the whole risk aspect.

There were a number of the elements of the report which we wanted to discuss with them. When they left there, as Mr. Stoddart said in his *Globe and Mail* article, when he was asked if there was any attempt by any Air Canada official or agent representing an Air Canada official unduly to influence the report in any one direction, he said they would have resigned if that had been the case. So we did not say go back and change your conclusions; we simply said take these thoughts and these ideas and these concerns of ours into your evaluation, or whatever, before you write the final report; which they did. We did not say we do not like your conclusions; go back and write one we like.

M. Olivier: En terminant, vous êtes d'accord avec ce que M. Taylor vient de dire, monsieur Amyot?

[Traduction]

du premier. Nous avons demandé ce deuxième rapport à cause de l'évaluation financière; lorsque les représentants de Lepage et M. Stoddart sont arrivés à Montréal, ce dernier a dit lui-même qu'il voulait refaire l'évaluation financière. Nous avions justement la même préoccupation, mais c'est lui qui l'a mentionné avant nous.

Donc, nous voulions absolument revoir l'évaluation financière. La leur avait été fonction d'une période de cinq ans, alors que toutes nos évaluations financières sont toujours fondées sur une période de 20 ans. Nous avons même demandé à notre vérificateur, la compagnie Clarkson Gordon, de justifier notre méthode d'évaluation, dont la compagnie A.E. Lepage ne s'était pas servie, et cette dernière a accepté que l'évaluation financière soit fonction d'une période de 20 ans.

Il y avait d'autres problèmes aussi. On a dit, dans le rapport, que la *First Quebec Corporation* était plus commode, par exemple, et je vous parle uniquement à titre d'exemple, plus commode pour les employés de la compagnie, car ces derniers prenaient le métro. Lorsque nous leur avons demandé s'ils avaient fait un sondage des employés de la compagnie pour déterminer combien d'entre eux prenaient le métro, combien prenaient leurs voitures, etc., ils nous ont dit qu'ils n'avaient pas fait de sondage. Par contre, nous avions des données qui indiquaient une situation un peu différente. Ils ont donc accepté d'examiner nos données.

Il y avait également toute la question du risque. Personnellement, j'estimais, et je sais que le président partageait mon avis, que s'il y avait moyen de créer des emplois, comme je l'ai dit à M. Benjamin ce matin, je préférerais créer des emplois plutôt que de les voir disparaître. Et dans le cas de la *First Quebec Corporation*, comme il s'agissait d'un nouvel immeuble, on pouvait présumer que ce projet permettrait de créer des emplois.

L'un des problèmes rattaché à la proposition de la *First Quebec Corporation* était l'absence d'un plan et devis pour l'immeuble. Il n'y avait qu'un dessin d'artiste, mais pas de plan et devis. Donc, nous étions dans l'impossibilité d'évaluer tous les frais éventuels de l'immeuble que nous voulions faire construire, et il aurait fallu probablement engager par contrat un groupe d'entrepreneurs et d'architectes, qui sont nombreux, pour suivre toutes les étapes de la construction de l'immeuble. Donc, il y avait l'aspect risque de toute l'opération.

Par ailleurs, nous voulions discuter avec eux de certains éléments du rapport. Au moment de partir, comme M. Stoddart l'a dit dans l'article du *Globe and Mail*, on lui a demandé si un fonctionnaire d'Air Canada ou un agent représentant un fonctionnaire d'Air Canada avait essayé d'influencer indûment le rapport; il a dit qu'il aurait démissionné si on avait essayé de le faire. Donc, nous ne leur avons pas dit de changer leurs conclusions; nous leur avons simplement demandé de tenir compte de nos idées et de nos préoccupations avant de faire leur évaluation ou de rédiger leur dernier rapport. C'est justement ce qu'ils ont fait. Nous ne leur avons jamais dit que nous n'aimions pas leurs conclusions et qu'ils devaient, par conséquent, refaire tout le rapport.

Mr. Olivier: In closing, would you say you agree with what Mr. Taylor just said, Mr. Amyot?

[Text]

M. Amyot: Pas tout à fait, monsieur Olivier. Evidemment les gens qui ont fait l'évaluation à Toronto, je ne les connais pas. J'ai rencontré M. Stoddart une fois seulement. Le seul que je connaissais, c'était celui de Montréal, M. Larochelle, et je lui ai demandé si à son point de vue, le rapport qui avait été soumis le 1^{er} septembre, le premier rapport comme on l'appelle, était bien un rapport final. Est-ce qu'on avait tenu compte des données financières et tout? Il m'a confirmé, lui, que c'était bien un rapport final.

• 1155

C'est certain qu'une autre personne de la même compagnie peut penser différemment, mais à l'intérieur de cette compagnie, celui qui est à Montréal, pense différemment de celui qui est à Toronto. Alors je suis obligé d'apporter cette précision, et je pense qu'elle est importante.

M. Olivier: Vous êtes d'accord avec tout le reste?

M. Amyot: Bien, tout le reste...

Le président: Merci, Monsieur Olivier.

The next is Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I was not going to get involved in this at first. Some of my colleagues will know that my attention for this past couple of weeks has been directed elsewhere, and as of yesterday I am now free to pursue other things. However, the questioning this morning has brought to light a number of things, and having gone over the documents, I want to, if I can, Mr. Chairman—watching my time—make a brief summary of what has happened, and based on that, ask some questions. I want to do this because we have had all of the questions this morning virtually asked by very learned lawyers, and I frankly get very confused by very learned lawyers. I suspect that I have probably developed more property in total than the whole works of them.

M. Olivier: *Mr. Chairman* je ne voudrais pas devenir avocat...

Mr. Ellis: You may not be a lawyer, but do not interrupt. I still suggest that I have developed more property than the works of them put together.

Let me start out by going through the scenario in chronological order. As I understand it, Air Canada's headquarters in Place Ville Marie in Montreal—their leases are up in 1985 and the decision has been made to move from Place Ville Marie. In assessing the market, after internal recommendations, they have taken the not unusual step of hiring A.E. Lepage, and in a CYA situation that is not perhaps unusual.

Then the first report from A.E. Lepage comes along, and they have recommended a building or a complex known as First Quebec Place, which, I understand, varies from the other Place Quebec in Montreal. There was some exchange of correspondence or communications, and a second report was submitted. That second report now recommends an entirely

[Translation]

Mr. Amyot: Not exactly, Mr. Olivier. Obviously, I do not know the people who did the evaluation in Toronto. I have only met Mr. Stoddard once. The only person I knew was Mr. Larochelle in Montreal, and I asked him if he felt the report submitted on September 1, in other words, the first report, was definitely a final report. I asked him whether relevant financial data, etc., had been taken into account. And he confirmed to me that it was definitely a final report.

There is no doubt that another person of the same corporation might certainly think differently, that within the same corporation, those in Montreal see things differently from those in Toronto. I had to clarify this, because it seems important to me.

Mr. Olivier: But you do agree with all the rest?

Mr. Amyot: Well, all the rest...

The Chairman: Thank you, Mr. Olivier.

C'est maintenant le tour de M. Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Au début, je ne voulais pas me laisser entraîner dans cette question. Certains de mes collègues savent qu'au cours des dernières semaines, mon attention a été mobilisée ailleurs, mais depuis hier, je suis libre de me pencher sur d'autres questions. Toutefois, les questions de ce matin ont dégagé un certain nombre de points, et ayant parcouru les documents, j'aimerais, si vous me le permettez, monsieur le président, dans le temps qui m'est imparti, résumer brièvement ce qui s'est passé et poser ensuite quelques questions là-dessus. Je voudrais le faire parce que pratiquement toutes les questions ont été posées ce matin par d'éminents juristes, et franchement, les questions posées par d'éminents juristes ont le don de me décontenancer. J'ai pourtant probablement beaucoup plus d'expérience qu'eux en matière de propriété foncière.

Mr. Olivier: *Monsieur le président* I would not like to become a lawyer...

M. Ellis: Vous n'êtes peut-être pas avocat, mais je vous prie de ne pas interrompre. Je maintiens que j'ai, en matière de propriété foncière, plus d'expérience que toute la bande des avocats réunis.

Permettez-moi de refaire le scénario dans l'ordre chronologique. D'après ce que je sais, le bail du siège social d'Air Canada, à Place Ville Marie, à Montréal, vient à expiration en 1985 et il a été décidé de ne pas le renouveler. Il a été procédé à une étude du marché, et à la suite de recommandations internes, il a été décidé—ce qui, ma foi, n'a rien de bien remarquable—d'engager les services de A.E. Lepage, ce qui n'est vraiment pas étonnant en de telles circonstances.

A.E. Lepage nous adresse son premier rapport, dans lequel on recommande un immeuble ou un complexe appelé *First Quebec Place*, qui n'est pas le même que la Place Québec, à Montréal. Il y a échange de correspondance ou de communications, et un deuxième rapport parvient à Air Canada, qui recommande un tout autre immeuble, connu sous le nom de

[Texte]

different building—one known as Trizec—and finally coming out of that there appears to be that certain officers, etc., may have conflicts of interest, and we have an RCMP inquiry. To further add to the fog—if I am not mistaken—we have the chairman of the board, who appears to have been kept out of the first meeting that took place, and has written strongly to the Minister of Transport, supporting the building that was recommended in the first report of A.E. Lepage, now saying that he clearly supports the second report of A.E. Lepage.

Further to fog the issue up, we have had the comments this morning from my colleagues across the way, concerned about the source of the proposals. As I read the proposal, it very clearly says . . . the one that has been known at different times as either the draft or the first proposal was submitted by A.E. Lepage, Montreal, Quebec. I will not go into the whole address. The second report, or the final report—depending on which way you want to call it—is also submitted by A.E. Lepage, Montreal, Quebec; no difference. They are both submitted by the same people. The covering letter may be different, and since the covering letter on the second one is from a Toronto senior VP, we have now a letter from the man who submitted the first report, a Mr. Larochelle, and who submitted the second report, justifying the terms of the second report.

Now, having said all of that, I think that generally lays it out in a chronological manner.

• 1200

Mr. Chairman, could I ask why Air Canada is moving in the first place? It seems to me there is a fair expenditure of dollars. Having been involved in real estate development for a good part of my lifetime, it seems to me it is cheaper to stay where you are. I am going to presuppose the answer to my question, in that there was some financial reason. I will come back to that. If that is the case, how did you hire A. E. Lepage as opposed to many others? Third—and I wish you would make some notes, Mr. Taylor—I see you are—why was the chairman of the board kept out of the first meeting, which I understand is what happened? Finally—and you may not be able to answer this—is the RCMP inquiry on this subject or something else?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: I hope I can drag this answer out till 12.30 p.m.

Mr. Ellis: I hope you can do it in two minutes.

The Chairman: Two minutes, I hope you do not. However, you certainly will have the opportunity to give a complete answer.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, Mr. President, was the summary I gave reasonably accurate?

[Traduction]

Trizec. On parle alors de certains agents qui seraient impliqués, de conflits d'intérêts, et là-dessus la GRC fait une enquête. Pour brouiller encore les choses, le président du conseil d'administration, qui n'avait pas assisté à la première réunion de ce conseil, et avait adressé au ministre des Transports une lettre dans laquelle il appuyait vigoureusement l'immeuble recommandé dans le premier rapport de A.E. Lepage, affirme maintenant être en faveur de la proposition contenue dans le deuxième rapport.

Ce n'est pas tout: la question est rendue encore plus inexplicable par les commentaires faits ce matin par mes collègues d'en face, qui posaient des questions sur l'origine des propositions. Mais ces propositions disent très clairement—celle que l'on appelle tantôt le projet de rapport, tantôt la première proposition présentée par A.E. Lepage, Montréal, Québec. Je n'entrerai pas dans les détails. Le second rapport, ou rapport définitif, selon la façon dont vous voudrez le désigner, est également présenté par A.E. Lepage, Montréal, Québec, pas de différence. Tous deux sont soumis par les mêmes personnes. La lettre d'envoi est peut-être différente, et puisque la lettre d'envoi de la seconde proposition émane d'un vice-président de Toronto, nous avons maintenant une lettre de la personne qui a présenté le premier rapport, à savoir M. Larochelle, et qui a présenté le second rapport en faveur duquel il apporte des arguments.

Je crois donc avoir maintenant retracé, dans l'ordre chronologique, l'historique de la question.

Monsieur le président, pourrais-je demander ce qui avait déterminé Air Canada à déménager son siège social? Voilà qui me paraît une opération coûteuse. Avec l'expérience en propriété immobilière que j'ai acquise pendant une bonne partie de ma vie, il me semble qu'il est meilleur marché de rester où l'on est. Vous allez me répondre, j'imagine, qu'il y avait une raison financière, mais je vais vous devancer, et reviendrai à cette question. Si tel est le cas, pourquoi avez-vous engagé A.E. Lepage, de préférence à bien d'autres? Troisième question, je voudrais que vous preniez des notes, monsieur Taylor, mais je vois que vous le faites déjà, pourquoi le président du conseil d'administration a-t-il été tenu à l'écart de la première réunion, puisque je crois comprendre que c'est ce qui s'est passé? Enfin, vous ne saurez peut-être pas répondre à cette question, la GRC enquête-t-elle sur cette question, ou sur une autre?

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: J'espère que vous me donnez jusqu'à 12h30 pour répondre à cette question.

M. Ellis: J'espère bien que vous pouvez le faire en deux minutes.

Le président: Certainement pas en deux minutes, mais vous aurez l'occasion de donner une réponse complète.

M. Ellis: Monsieur le président, le résumé que j'ai fait était-il suffisamment précis?

[Text]

Mr. C. Taylor: The summary was reasonably accurate with one exception—that being one of your questions. That was why was the chairman kept out. The chairman was not kept out. I would like to preface this with a comment, which is that the Chairman of the Board of Air Canada is a part-time chairman; he is not full-time.

Mr. Nowlan: How much is he paid—\$80,000 a year? \$90,000? \$100,000?

Mr. C. Taylor: That was not one of the questions I had to answer.

Mr. Nowlan: We are coming to that.

The Chairman: Let us not start fudging the issues now. Let us get the answers to Mr. Ellis' questions.

Mr. Nowlan: What is your pay; because that is another question we are going to come to.

Mr. C. Taylor: Well, I will answer that one.

The Chairman: Order, please.

Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: I try—and I think Mr. Amyot and I have a reasonable relationship—I try to keep Mr. Amyot informed during the month between board meetings of the major issues going on. We have a board agenda meeting, which Mr. Amyot referred to, and which he in fact chairs every month, and which discusses the issues that are going to go before the board, and management says what it is they are recommending to the board. So he participates in that.

In terms of the management processes that go on in between all of these, I feel it is my role, as chief executive, to integrate all these management processes to arrive at positions where I can go to the chairman of the board, and the board, and make certain recommendations. At that point the chairman might say I would like to sit down and talk about it, and we do so. Or we occasionally have breakfast together to talk about various issues.

So the one point, Mr. Ellis, that I did want to correct on was that we did not say to Mr. Amyot or the chairman of the board, please do not come to this meeting. Nor do we hold it surreptitiously so that he could not come or anything else. Here was a document where management wanted to sit down and go through it and check out the assumptions, check out the financial evaluations, and so on. As soon as the report came in—it was delivered on a Friday afternoon—I went into Mr. Amyot's office, handed him a copy and said, here is the report; I have not read it; we are going to work on it; when we get the thing ready, we will be back again. So on that point he was not kept out.

Your first question, I believe, was a "why move now" kind of thing. I tried to get into that with one of the other members earlier this morning. We had a major lease coming up for the major headquarters of Air Canada. One of the very important criteria that we have had and shared in by the shareholder is that everyone in the country, I guess, wants Montreal to

[Translation]

M. C. Taylor: Oui, il était relativement précis à une exception près, à savoir l'une de vos questions. Vous demandez pourquoi le président a été tenu à l'écart: le président n'a pas été tenu à l'écart. Je voudrais dire, en préambule, que le président du conseil d'administration d'Air Canada est un président à temps partiel, et non à plein temps.

M. Nowlan: Combien touche-t-il? \$80,000 par an? \$90,000? \$100,000?

M. C. Taylor: Ce n'était pas l'une des questions que l'on m'avait posées.

M. Nowlan: Nous y arrivons.

Le président: Ne commençons pas à brouiller les choses. Répondez d'abord aux questions de M. Ellis.

M. Nowlan: Quel est votre traitement? Voilà une autre question à laquelle nous arrivons.

M. C. Taylor: Eh bien, j'y répondrai.

Le président: De l'ordre, s'il vous plaît.

Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Je pensais que M. Amyot et moi avions des relations courtoises. J'essaye de le tenir au courant de ce qui se passe d'important pendant le mois entre deux réunions du conseil d'administration. Nous nous réunissons pour préparer l'ordre du jour et c'est M. Amyot qui préside cette réunion, c'est lui qui dicte des questions qui seront soumises au conseil et la direction formule des recommandations qu'elle adresse au conseil d'administration. M. Amyot participe donc à ce processus.

Pour ce qui est des questions touchant la gestion qui se posent entre ces réunions, c'est mon rôle en tant que directeur, d'en prendre connaissance, et de me former une opinion qui me permette de présenter des recommandations au conseil d'administration et à son président. Ce dernier peut alors décider d'en discuter avec moi, et c'est alors ce que nous faisons, ou bien il nous arrive de prendre ensemble le petit déjeuner, pour discuter de diverses questions.

Je voulais donc vous reprendre sur un point, monsieur Ellis, en précisant que nous n'avons pas prié M. Amyot ou le président du conseil d'administration de ne pas venir à cette réunion. Nous n'avons pas non plus tenu cette réunion en cachette, de telle sorte qu'il n'aurait pu y assister. C'était un document que la direction voulait étudier, en vérifiant les hypothèses de base, les estimations financières, etc. Aussitôt que le rapport nous est parvenu—il a été livré vendredi après-midi—je me suis rendu dans le bureau de M. Amyot, je lui en ai remis un exemplaire en disant: voici le rapport; je ne l'ai pas lu; nous allons l'étudier et quand ce sera fait, nous nous réunirons de nouveau. M. Amyot n'a donc pas été tenu à l'écart.

Votre première question portait, je crois, sur la raison qui nous avait amenés à changer le siège social. J'ai déjà essayé d'en parler ce matin à l'un des autres députés. Nous avons un bail important venant à expiration, un bail pour le siège social d'Air Canada. Une des idées auxquelles nous tenons, ainsi que l'actionnaire, c'est que tout le monde dans le pays souhaite que

[Texte]

remain and be retained as a kind of transportation capital of Canada. We have been trying to increase our presence there, as I mentioned earlier, with a new avionics building, and we felt it was important for Air Canada to have a more visible presence in the centre of the city. In fact, the first priority in the group of 15 that we discussed, and the best financial option, would have been to build a building at Dorval. This was discussed at the board level. It was discussed with the shareholder. And the shareholder specifically expressed the wish that Air Canada's presence be in the downtown area of Montreal. So we eliminated Dorval, even though it became a kind of base-cost case to compare to.

• 1205

A very important element of all of this, and one of the criteria which we gave to each one of the many people who came along and wanted to build us, sell us, or whatever, a building, is that we wanted the building called Place Air Canada. We wanted to have a presence in downtown Montreal, rather than being just a tenant in another big 47-storey building. So that became very important.

The financial reasons as to why we wanted to do this—we were coming to the end of a 25-year lease in Place Ville Marie, recognizing how much we had put into that building, recognizing what property values would likely be in the next 25 years in Montreal—or more, it has been basically our position, concurred in by the audit committee of our board of directors and by our shareholder, because we have to submit a capital budget, that on major construction, major facilities, we own rather than lease. We own all our own hangars; we are building our own building in Winnipeg for computers; we own our buildings at Dorval—the computer building and all of the maintenance buildings; we own our cargo warehouses, and so on. So, by and large, we feel that we can attract, because of our financial position and our ownership, money at as favourable a rate as, or more favourable than, perhaps, some of the developers. So we are better off to buy, rather than to lease.

So, the combination of the coming to the end of a lease, the combination of wanting to have our own identification, of wanting to stay in downtown Montreal, is why we wanted to move.

How did we select A.E. Lepage? I think I have gone through that, but I will repeat it again. It was in the minister's office, and so on. Why was the chairman kept out? He was not kept out. We have some normal management processes for management to evaluate these many proposals that come across a desk of a \$2 billion corporation, to table them at the board agenda meeting; and the chairman is there, chairs that meeting, and then we get into it there, or, as I said, he and I maintain our own personal relationship.

[Traduction]

Montréal reste la capitale des transports au Canada. Nous avons voulu étendre encore notre présence, comme je l'ai déjà dit, avec un nouvel immeuble de l'avionique, et il nous semblait important pour Air Canada d'affirmer davantage notre présence au centre de la ville. La meilleure des quinze options financières dont nous avons discutées, et celle qui venait en tête de liste, aurait été la construction d'un immeuble à Dorval, et dont a discuté le conseil d'administration ainsi que l'actionnaire. Mais ce dernier a insisté pour qu'Air Canada s'établisse au centre-ville de Montréal, et nous avons donc éliminé Dorval, bien que cette option ait constitué une sorte de point de référence en matière de coût.

Il y avait un autre argument très important que nous faisons valoir auprès de tous ceux qui proposaient de construire pour nous, ou de nous vendre un immeuble: nous voulions que cet immeuble s'appelle Place Air Canada. Nous voulions affirmer notre présence au centre-ville de Montréal, et nous ne pouvions nous contenter de n'être qu'un locataire de plus dans un autre immeuble de 47 étages. Cette considération était devenue essentielle.

Quant aux motifs financiers qui nous poussaient à cette décision, c'est que notre bail de 25 ans de Place Ville-Marie venant à expiration, conscients de ce que nous avions investi dans cet immeuble, et de la valorisation, dans les 25 prochaines années, de la propriété foncière à Montréal, nous avons conclu, appuyé par le comité de vérification de notre conseil d'administration ainsi que par notre actionnaire, car nous devons présenter un budget des investissements, nous avons donc décidé qu'en matière d'immeubles principaux ou de grandes installations, il valait mieux être propriétaire plutôt que louer. Nous sommes propriétaires de tous nos hangars, nous construisons, à Winnipeg, notre propre immeuble pour les ordinateurs, les immeubles de Dorval nous appartiennent, tant celui des ordinateurs que tous les immeubles pour l'entretien; nous sommes propriétaires de nos propres entrepôts, etc. Tout compte fait, il nous semblait donc que nous étions capables, en raison de notre situation financière et de notre actif, d'attirer des capitaux à des taux aussi favorables, voire davantage, peut-être, que certains promoteurs. C'est pourquoi nous avons intérêt à acheter plutôt qu'à louer.

Il y avait donc là conjugaison d'éléments: l'expiration d'un bail, le besoin d'avoir pignon sur rue, et au centre de la ville de Montréal, tous ces facteurs nous ont donc décidés à déménager.

Ce qui nous a amené à choisir A.E. Lepage? Je crois déjà en avoir parlé, mais je veux bien le répéter. C'était dans le bureau du ministre, etc. Pourquoi le président était-il tenu à l'écart? Il n'était pas tenu à l'écart. Nous avons mis au point des processus normaux de gestion, qui permettent à la direction d'évaluer les nombreuses propositions qui se présentent à une société au capital de 2 milliards de dollars, et nous les mettons à l'ordre du jour de la réunion du conseil d'administration. Si le président y assiste, nous étudions les questions à ce moment, mais comme je l'ai dit, lui et moi entretenons nos propres relations.

[Text]

I am not sure how I should answer the last question.

Mr. Ellis: Well, take a run at it.

Mr. C. Taylor: One of the letters that I tabled this morning from the Minister of Transport, who is the shareholder, gave the board authority to go ahead and make its decision . . .

M. Olivier: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je ne sais pas., je voudrais soumettre à mes collègues d'en face l'idée suivante . . . Si l'on doit aller dans ce que l'on appelle, les «qualités d'investigation»., quand vous dites ., est-ce que c'est là-dessus que la G.R.C. enquête . . . Il faudrait, d'abord, si vous êtes prêts à aller dans cette voie, que l'on demande à la G.R.C. de venir nous dire où l'on en est rendu. Parce que l'on ne peut pas, nous, en posant des questions, présumer de., et savoir sur quoi ils enquêtent, sans connaître ce qu'ils ont fait depuis cinq mois. C'est cela que je veux dire. Ou on l'exclut complètement ce matin et l'on attend quinze jours, trois semaines sur le sujet de l'enquête de la G.R.C.; ou on dit clairement, si vous voulez enquêter là-dessus, eh bien nous, nous allons faire revenir les gens de la G.R.C., puis on le saura! Parce que si mon collègue me comprend bien, il veut absolument savoir ce qu'il y avait à l'intérieur du *subpoena*, alors qu'il y a déjà une ordonnance de la Cour qui dit de ne pas le publier. Je vous sou mets cela, monsieur le président, et je dis aussi, à ces messieurs d'en face, que vous allez contre une ordonnance de la Cour.

Mr. Ellis: Mr Chairman, on a point of order, I was asking a question of the president and he seems to be prepared to give at least a partial answer. I think, Mr. Chairman, that is not unreasonable.

The Chairman: I do not think either position is unreasonable, but I think Mr. Olivier's point is rather well taken. We do have a situation where a judge has issued an order to seal certain warrants, and I have done some investigation into the precedents and the advice seems to me to be clear that we should respect that injunction, or that action, by Judge Barrière, if not strictly in legal or procedural terms, at least in the spirit of prudence, because we do not know necessarily what we are getting into.

• 1210

Mr. Nowlan, you wish to comment?

Mr. Nowlan: On the same point of order. Mr. Chairman, it is a matter of public record, regardless of Judge Barrière; it is a very interesting name *en anglais*—to prohibit disclosure of documents. But regardless of that and details of affidavits in support of search warrants, 7 of 8 of which have been executed, it is a matter of public record in Hansard of December 20 that—and it is a relevant question that really is a little more specific than my friend's question:

Were you aware of a criminal investigation of the RCMP into Air Canada affairs, or affairs of people involved with Air Canada, prior to the decision of the board on December 9?

I refer you to the Hansard when the Right Honourable Joe Clark . . .

[Translation]

Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à la dernière question.

M. Ellis: Eh bien, essayez tout au moins.

M. C. Taylor: L'une des lettres que j'ai déposées ce matin émanait du Ministre des transports, qui est l'actionnaire, et donnait au conseil l'autorisation de prendre la décision . . .

Mr. Olivier: On a point of order, Mr. Chairman. I do not know . . . I would like to propose the following to my colleagues on the other side . . . If we have to go into what they call investigation questions, when you say . . . is that what the RCMP is looking into in its inquiry . . . if that is the case, and if you are prepared to go that way, we would first have to ask the RCMP to come and tell us what point they have reached, because we are not allowed, with our questions, to prejudge . . . and ask questions on the subject of their inquiry, without knowing what they have done within the last five months. That is what I wanted to say. Either we leave that completely out this morning, and we wait for a couple of weeks, two or three, until we know more of the RCMP inquiry, or we say clearly, if you want to probe that question, let us have the people of the RCMP back, and then we will know! If my colleague understands me well, he wants to know what was in the *subpoena*, whereas there is already a court order against its publication. I submit that to you, Mr. Chairman, and I also want to declare to the gentlemen on the other side that you are going against a Court Order.

M. Ellis: Monsieur le président, j'invoque le Règlement: je posais une question au président, et il semblait disposé à me donner tout au moins une réponse partielle. Je ne vois rien à cela qui soit contre la règle.

Le président: Aucun des deux n'allez à l'encontre de la règle, mais je crois que l'objection de M. Olivier est assez bien fondée. Nous avons la situation où un juge a donné l'ordre de mettre le secret sur certains documents, je me suis renseigné sur les précédents, et l'on me conseille catégoriquement de respecter l'ordre ou la décision du juge Barrière, sinon à la lettre, en termes juridiques, tout au moins par esprit de prudence, parce que nous ne savons pas au juste dans quoi nous nous engageons.

Monsieur Nowlan, vous voulez dire quelque chose?

M. Nowlan: Oui, sur le même rappel au règlement. Monsieur le président, tout le monde le sait, peu importe ce que dit le juge Barrière, un nom d'ailleurs très intéressant *in english*, a interdit la divulgation des documents. Mais cela mis à part et les affidavits relatifs au mandat de perquisition, dont sept sur huit ont été exécutés, tout le monde le sait d'ailleurs, cela figure au Hansard du 20 décembre—et c'est une question pertinente beaucoup plus précise que celle qu'a posée mon ami:

Saviez-vous que la GRC faisait enquête sur Air Canada sur certaines personnes travaillant pour Air Canada, avant la décision du conseil d'administration du 9 décembre?

Je vous renvoie au Hansard du 20 décembre où le très honorable Joe Clark . . .

[Texte]

An hon. Member: What page, please?

Mr. Nowlan: —on page 21735 asked a question to Mr. Pepin. The question is as follows:

Madam Speaker, my question is directed to the Minister of Transport who will be familiar with reports on the weekend that he had telephoned some of the directors of Air Canada prior to the decision on Air Canada's headquarters site selection, to warn them of an RCMP investigation. Would he confirm whether or not that was the case? If it was the case, will he tell the House what he told the directors?

Pepin replied:

Madam Speaker, indeed it is. I phoned the Chairman of the Board of Air Canada, and I had someone phone the President of Air Canada, to tell them about this particular inquiry. I did so with the approval of the RCMP.

I certainly think, without even talking about Judge Barrière, provincial magistrate in Hull, that is a relevant area. This is sort of more specific than my friend's question in terms of the RCMP. Was the board, was the president, aware of a criminal investigation before the decision was made on December 8, 1982?

The Chairman: That question, I think, is fair. Again, I am not particularly . . .

Mr. Olivier: Mr. Chairman, that is okay, but the orders are not the same.

The Chairman: They are not the same, I agree. I am not so concerned about legal niceties, if you like, and that may be an improper term to use, but I am not very well versed in legalities. I hope I know a little bit about prudence, and my advice to the president of Air Canada and to members of the committee, and if necessary I will make a ruling on it—I prefer not to but if I have to, I will—should not . . . I do not think we should go into the area right now that was raised by Mr. Ellis' last question. The question that Mr. Nowlan put is quite a different question, and that is a fair . . . I am not saying your question is not fair, but at the moment I think we are going into uncharted waters.

Mr. Ellis: May we do this, Mr. Chairman? May we assume that the phrasing used by Mr. Nowlan is my question, and we will ask the president to answer it, and allow me one final question?

The Chairman: I think so.

Mr. Nowlan: And Mr. Amyot too. It would be interesting.

Mr. Ellis: Yes, that was my second question.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: The answer is yes.

The Chairman: The answer is yes.

Mr. C. Taylor: And I think the chairman . . .

Mr. Amyot: The same answer: yes. And may I just make a quick comment?

[Traduction]

Un honorable député: À quelle page, s'il vous plaît?

M. Nowlan: . . . à la page 21735, le très honorable Joe Clark pose une question à M. Pepin.

Madame le président, ma question s'adresse au ministre des Transports, qui a sûrement entendu dire au cours du week-end qu'il avait appelé certains administrateurs d'Air Canada, avant que cette société décide de l'emplacement de son nouveau siège social, pour les avertir qu'elle faisait l'objet d'une enquête par la GRC. Pourrait-il confirmer si c'est bel et bien le cas? En l'occurrence, pourrait-il aussi nous répéter ce qu'il a dit aux administrateurs?

M. Pepin à cela a répondu:

Madame le président, c'est effectivement le cas. J'ai appelé le président du conseil d'administration d'Air Canada pour les informer de cette enquête. J'avais obtenu au préalable l'autorisation de la GRC.

Je suis convaincu, même sans avoir parlé au juge Barrière, le juge provincial de Hull, que c'est une question pertinente. Je crois qu'elle est plus précise que la question qu'a posée mon ami au sujet de la Gendarmerie royale. Est-ce que le conseil d'administration et le président savaient que la GRC faisait une enquête avant la décision du 8 décembre 1982?

Le président: Je crois que la question est juste. Je ne suis pas particulièrement . . .

M. Olivier: Monsieur le président, c'est très bien, mais les ordres ne sont pas les mêmes.

Le président: Ils ne sont pas les mêmes, je suis d'accord. Peu m'importent les subtilités juridiques, pour ainsi dire, et j'utilise peut-être le mot à tort, mais je ne connais pas très bien les questions de droit. Je sais toutefois ce qu'est être prudent, et mon conseil au président d'Air Canada et aux membres du Comité et au besoin je trancherai, je préférerais ne pas le faire, mais si j'ai à le faire, je le ferai, c'est que je ne pense pas que nous devrions commencer à discuter de la dernière question soulevée par M. Ellis. La question que M. Nowlan pose est tout à fait différente et à mon sens juste . . . Je ne veux pas dire pour autant que votre question ne l'est pas, mais pour l'instant je pense que nous nous lançons dans l'inconnu.

M. Ellis: Pouvons-nous poser la question quand même, monsieur le président? Disons que ce que vient de dire M. Nowlan est en substance ma question et demandons au président d'y répondre, et permettez-moi une dernière question ensuite?

Le président: D'accord.

M. Nowlan: Et M. Amyot également. Il sera intéressant de connaître son point de vue.

M. Ellis: Oui, c'était ma deuxième question.

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: La réponse est oui.

Le président: La réponse est oui.

M. C. Taylor: Je pense que le président . . .

M. Amyot: Je réponds de la même façon: oui. Et permettez-moi d'ajouter quelque chose.

[Text]

The Chairman: Yes, sir.

M. Amyot: ... Si vous me le permettez. En réponse à la question de M. Ellis, simplement pour vous dire que dans mon esprit, quand le *management* s'est réuni avec les 3 ou 4 fonctionnaires de Lepage, j'ai trouvé quand même étrange de ne pas être invité à cette réunion, qui à mon sens en était une d'importance. Moi ... on me remet le rapport et on me dit qu'il est final. Et le *management* se réunit avec Lepage pour faire en sorte que le rapport ne soit pas final., et je suis laissé à l'écart de cela; j'apprends la décision plus tard. J'ai été placé dans une situation fausse. Normalement, je suis à Montréal, et je passe environ 50 p. 100 de mon temps aux affaires de la compagnie. Le lundi je suis à Québec. La réunion s'est faite le lundi matin. Evidemment, c'est un moment «facile» pour que je n'y sois pas. Mais je trouve que c'est dommage ...

M. Olivier: C'est un hasard.

M. Amyot: Oui, c'est un hasard! Mais procéder de la sorte, pour que je n'aie pas pu assister à la réunion ... Parce que, moi, d'après ce que j'ai appris, je pense qu'il y a eu certaines pressions du *management* pour faire changer le rapport. C'est cela que je dois vous dire.

• 1215

The Chairman: There was obviously a difference in point of view or opinion between the chairman and the president, and I guess my only comment on that is maybe Air Canada should get its act together. In any ...

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, I would like to make one point of clarification. I did not attend all of the meeting, either, because it was a meeting between the working groups who had worked on it from Lepage and the working groups ... I was at the early part of the meeting, and then I got on an airplane and left.

Mr. Amyot: But you were at that meetings.

Mr. Taylor: Yes, at the first part.

The Chairman: Again, that is between two individuals within Air Canada, and I think they should settle that issue between themselves.

Mr. Forrestall: No, no. On a point of order, I think this is a relevant point.

The Chairman: I am not saying we should not have a question on it. But I do not want this ...

Mr. Forrestall: It is a very relevant point.

The Chairman: —meeting to degenerate into an argument between the president and the chairman's ...

Mr. Forrestall: I think, Mr. Chairman, what I ...

The Chairman: Unless, of course, the questions have been put.

Mr. Forrestall: You raised the question of relevancy, Mr. Chairman, I think. My point is that relevancy is in place as long as we exercise the prudence that you talk about in not

[Translation]

Le président: Oui, monsieur.

Mr. Amyot: With your permission, in response to Mr. Ellis's question, I would like to tell you that the management met with the three or four real estate agents from Lepage, I did find it a bit strange not to be invited to that meeting, which I thought was an important meeting. I was given the report and I was told that it was the final report. The management had a meeting with Lepage in order to make sure that the report would not be the final version, and I have not been consulted to that effect, I learned about the decision later on. I have been placed in a false situation. Normally, I am in Montreal and I spend approximately 50% of my time dealing with the business of the company. On Monday I am in Quebec City. That meeting took place on the Monday morning, obviously, it was easy for them to arrange the meeting so that I could not be there. But I think it is a pity ...

Mr. Olivier: It just happened like that.

Mr. Amyot: Yes, that is right. But to take such a decision, in order to prevent me from attending the meeting ... because according to what I have been told, I think that certain pressures have been brought to bear on management to change the report. That I must tell you.

Le président: De toute évidence, le président du conseil d'administration et le président n'étaient pas d'accord, et je me bornerai tout simplement à dire qu'Air Canada devrait peut-être essayer de se ressaisir.

M. C. Taylor: Monsieur le président, je voudrais apporter quelques précisions. Je n'ai pas assisté à toute la réunion parce que c'était une réunion entre les équipes de Lepage qui avaient collaboré aux travaux et les autres groupes ... j'ai assisté au début de la réunion et ensuite j'ai pris l'avion et je suis parti.

M. Amyot: Mais vous avez assisté aux réunions.

M. Taylor: Oui, à la première partie.

Le président: C'est une question entre deux personnes d'Air Canada et je crois que c'est à elles qu'il incombe de trouver une solution.

M. Forrestall: Non, non. Un rappel au Règlement. Je crois que c'est une bonne question.

Le président: Je ne suis pas en train de dire qu'il ne faudrait pas poser de question à ce sujet. Mais je ne veux pas que ...

M. Forrestall: C'est une question très pertinente.

Le président: Je ne voudrais pas, comme je l'ai dit, que la réunion dégénère en confrontation entre le président d'Air Canada et le président du conseil d'administration ...

M. Forrestall: Monsieur le président, ce que ...

Le président: À moins bien entendu que les questions aient été posées.

M. Forrestall: Vous avez parlé de pertinence, monsieur le président. C'est précisément le cas dans la mesure où nous nous montrons prudents, comme vous l'avez dit il n'y a pas

[Texte]

using responses to bridge to other events about which we have no knowledge.

The Chairman: Agreed.

Mr. Forrestall: Up to that point, I think it must be said that the conduct of the officers of the corporation has got to be vitally the interest of this committee.

The Chairman: Yes, I agree with that, Mr. Forrestall. All right.

I am sorry, that is your time, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Just a minute, just a minute. All I wanted to say, Mr. Chairman, is that obviously we are surrounded by a bunch of bloody psychics this morning, because really, those were the things I was going to ask.

The Chairman: Okay. Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Keeper.

Mr. Keeper: Thank you, Mr. Chairman. I want to . . .

The Chairman: Before you start, the committee has agreed to adjourn at 12.30 p.m. I have two other questioners on the first round, you and Mr. Gimaiel. I do not know if we will get to both of you or not, but in any case, proceed.

Mr. Keeper: I will be brief and to the point, Mr. Chairman. I want to question in an area for which I am sure there are no barriers. I want to ask a question of the chairman and of the president; and if they have differing opinions, I welcome them.

I am talking about the difference in treatment between management and the members of the International Association of Machinists and Aerospace Workers with regard to termination. On the one hand you have a voluntary separation program for management that allows compensation of up to two years; and on the other side you have a voluntary termination incentive program that allows incentives of up to six months. That is a difference between two years for management and six months for the unionized workers. Now, if your answer to this is that on the one hand you are limited by the courts in terms of your treatment of management, and on the other hand you are limited in terms of workers by the collective agreement and that this is the cause of the inequity, I would say that displays an attitude of: How little can we get away with in terms of giving to either management or workers?

What I would like to know is why this difference in treatment between management and workers with regard to termination. Do you see this as fair? Why, when you give more money to management, is it seen as savings, and when you give less money to workers is it seen as costs? Why have you given a golden handshake to management and why the cold shoulder in terms of termination to workers?

The Chairman: Mr. Taylor.

[Traduction]

longtemps, et que nous ne nous servons pas des réponses pour établir de corrélation avec d'autres faits à propos desquels nous ne connaissons rien.

Le président: D'accord.

M. Forrestall: Jusque là, je crois qu'il faut dire que ce qu'ont fait les deux témoins est certainement du plus grand intérêt pour le Comité.

Le président: Je suis d'accord avec vous, monsieur Forrestall. Très bien.

Désolé, c'est à votre tour, monsieur Ellis.

M. Ellis: Un petit moment. Monsieur le président, tout ce que je voulais dire, c'est que de toute évidence il y a ici ce matin une bande de clairvoyants parce que, à vrai dire, les questions qui ont été posées sont précisément celles que je me proposais de poser.

Le président: Très bien. Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Keeper.

M. Keeper: Merci, monsieur le président. Je voudrais . . .

Le président: Avant que vous ne commenciez, nous nous sommes mis d'accord de lever la séance à 12h30. Il me reste des intervenants pour le premier tour, c'est-à-dire vous même ainsi que M. Gimaiel. Je ne sais pas si nous aurons le temps de vous faire passer tous les deux mais en tous cas, posez vos questions, vous avez la parole.

M. Keeper: Je serai bref et direct, monsieur le président. Je voudrais poser une question sur un domaine qui ne pose aucune difficulté, j'en suis certain. Elle s'adresse au président d'Air Canada et au président du conseil d'administration et s'ils sont d'avis différents, je voudrais qu'ils me disent pourquoi.

Il s'agit des différences dans les modalités de fin d'emploi entre les gestionnaires et les membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale. D'une part, il existe un programme volontaire pour les gestionnaires qui, lorsqu'ils arrêtent de travailler, reçoivent jusqu'à deux ans de salaire, et d'autre part il y a un programme d'encouragement volontaire pour les membres de l'association qui, lorsqu'ils quittent leur emploi, touchent jusqu'à six mois de salaire. Donc on a deux années pour les gestionnaires et six mois pour les travailleurs syndiqués. Si vous me dites en réponse que, d'une part, vous êtes tenu de respecter ce que disent les tribunaux quant à la façon dont vous traitez des gestionnaires et que, d'autre part, vous dites que le nombre de travailleurs est limité par les négociations collectives et que c'est de là que provient la justice, je vous dirai que cela traduit une attitude visant à donner le strict minimum aux gestionnaires ou aux travailleurs.

Comment expliquez-vous cette différence de traitement en ce qui concerne les modalités de fin d'emploi? Croyez-vous que cela soit juste? Pourquoi accordez-vous plus aux gestionnaires, s'agit-il pour vous d'une économie, et en donnant moins aux travailleurs, considérez-vous cela comme des coûts? Pourquoi avez-vous mieux traité les gestionnaires que les travailleurs?

Le président: Monsieur Taylor.

[Text]

Mr. C. Taylor: I thought maybe Mr. Amyot would answer that question.

Mr. Keeper: Why not?

Mr. C. Taylor: First of all, I have a point of clarification. The management one does not go up to two years. It goes up to 18 months.

Mr. Keeper: Well, according to the information I have here, it is up to 18 months: one month's salary per year, and after that one week severance for up to an additional six months.

Mr. C. Taylor: No, it basically has a cap on it of 18 months.

Mr. Keeper: Well, even if it is only 18 months there is still a difference. But I just wanted to . . .

The Chairman: Mr. Keeper, let Mr. Taylor reply, please.

Mr. Keeper: Okay

Mr. C. Taylor: Now, on the question of how you rationalize how you get to a point of accepting a severance package for management and a non-severance package for contract groups—and I come back to something I said earlier this morning—I hope all our contract groups are on leaves of absence or laid-off status or on work-sharing, whether it is pilots or flight attendants; I hope all of those people will eventually return to full-time duty in Air Canada as the economy turns up and as the market responds, so they have all their rights and privileges of seniority and bumping around the country. That is the fundamental difference between dealing with contract groups on laid-off status and dealing with a permanent reduction.

• 1220

It is my view, shared in by the board and everyone else, that Air Canada can operate permanently with 600 fewer management people than we had 6 months ago. So we have to reduce our management staff. Once we have paid the severance arrangements, then it is a permanent saving, year in and year out, after that. It is a permanent saving. There is no disputing that. If you take 600 positions out of your establishment, that is a permanent saving.

As I said, I would fully hope and expect that not only would we return to the same number of direct labour people contract groups that we had; we might even increase, as the market responds. And these people can all retain their seniority rights, their pension rights, and all those other things.

As I mentioned earlier this morning, it is not an easy decision for a corporation to take, either to separate people or to put people on laid-off or furloughed status, or even to ask them to do work-sharing. But those things become important. And how you work out the arrangement is dependent on what each collective bargaining unit wants in relation to the needs of its members. As I said earlier, we have agreements with three

[Translation]

M. C. Taylor: M. Amyot pourrait peut-être répondre à la question.

M. Keeper: Pourquoi pas?

M. C. Taylor: Premièrement, je voudrais apporter une précision. Les gestionnaires ne touchent pas deux ans de salaire, mais 18 mois au maximum.

M. Keeper: D'après les renseignements que j'ai, ils touchent jusqu'à concurrence de 18 mois: un mois de salaire par année de service, et ensuite l'équivalent d'une indemnité d'une semaine jusqu'à concurrence de six mois supplémentaires.

M. C. Taylor: Non, on plafonne à 18 mois.

M. Keeper: Même si ce n'est que 18 mois, il y a toujours une différence. Je voulais . . .

Le président: Monsieur Keeper, laissez M. Taylor répondre à la question, s'il vous plaît.

M. Keeper: Très bien.

M. C. Taylor: Comment expliquez-vous que vous acceptiez entre autres des indemnités de cessation d'emploi pour les gestionnaires et pas pour les autres—et j'en reviens à quelque chose que j'ai dit un peu plus tôt ce matin . . . J'espère que tous les groupes sous contrat sont en congé ou ont été mis en disponibilité ou profitent d'un régime d'emplois partagés, qu'il s'agisse des pilotes ou du personnel de cabine, j'espère que toutes ces personnes seront réengagées à temps complet par Air Canada au fur et à mesure que l'économie reprendra et qu'il y aura une demande, de façon à ce qu'elles continuent de jouir de leurs droits et de leurs privilèges d'ancienneté. Voilà la différence fondamentale entre un groupe d'employés contractuels qui ont été mis à pied et une réduction de personnel permanent.

Je crois, personnellement, et le conseil d'administration et les autres sont tous d'accord avec moi, qu'Air Canada peut fonctionner en permanence avec 600 cadres de moins que nous n'avions il y a six mois. Nous devons absolument réduire le nombre de cadres. Une fois que nous aurons payé les prestations de cessation d'emploi, nous pourrions faire une économie permanente chaque année par la suite. C'est bien une économie permanente. Là, il n'y a pas de doute. Si vous éliminez 600 postes de votre effectif, vous avez automatiquement une économie permanente.

Comme je l'ai dit, j'espère et j'escompte que nous reviendrons au même nombre de groupes de main-d'oeuvre contractuelle que nous avions par le passé; nous pourrions même augmenter le nombre, à mesure que le marché reprend. Et tous ces gens pourront conserver leurs droits d'ancienneté et de pension, et tout le reste.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, la décision de congédier des employés, de les mettre à pied, de les obliger à prendre congé, ou même de leur demander de partager le travail n'est jamais une décision facile pour une société. Mais à un moment donné, ces choses deviennent très importantes. Et l'entente conclue est fonction des revendications de chaque unité de négociation, qui sont fonction des besoins de ces membres. Je vous ai déjà dit

[Texte]

of them and not an agreement with the fourth one. I hope the market turns up before we have to do something else. But it may not, and we will continue to seek an agreement with the fourth union.

Mr. Keeper: Behind all those words, Mr. President, you are still treating management differently from workers. If we refer to the fact that it has been confirmed in the press, for example, that your company has been able to give \$1 million in bonuses to management who are working in Quebec because they were paying high taxes, at a time when the company was losing some \$32.6 million—obviously workers across this country are facing very high taxes. There is the same consistent pattern of dealing more generously with management than with workers.

You say you hope all the workers will return to full-time duty. Well, we have been informed by the machinists that rumours are circulating of another 120 to 150 lay-offs—we have read about this in the press as well—including the possibility of 100 in Winnipeg, which would virtually close down maintenance in Winnipeg. What I would like to know is whether these potential lay-offs are a negotiating tactic in terms of collective bargaining with the union, or are these rumoured lay-offs for real? With this kind of rumour going around, how can we take really seriously your statement that you hope to have all the workers return to full-time duty?

Mr. C. Taylor: I come back to what I said, that I hope the lay-offs this fall will not be necessary if the market turns up. If the market does not turn up, I have said yes, there will probably have to be lay-offs, because under the Labour Code you have to give three or four months' notice. We do not want to take anybody by surprise. If we can withdraw that by the time we get to the fall, I would like very much to do it. If the market turns up this winter through to next spring, hopefully all these people, if they are laid off, will be back again.

On the Winnipeg situation, no, we are not closing down the maintenance base in Winnipeg. What it is is the people who are involved in the overhaul of a certain type of airplane which is running out, and unless we can move other airplanes in to do it, then there is no work to be done, unless there are more planes to be flown. It is as simple as that: if there is work, there are jobs; if there is no work, there are no jobs.

I come back if I may: there is no opportunity under the management rank for lay-off status. In other words, either they are working or they are not working—and because we wanted to eliminate them permanently.

On the question of bonuses, if you want to get into that, that is not a bonus. I do not know where the word came from. That is an uplift that we have been doing since 1978 to try to

[Traduction]

que nous avons conclu des ententes avec trois de ces unités mais pas avec la quatrième. J'espère que le marché reprendra avant que nous ne soyons obligés de prendre d'autres mesures. Mais il ne va peut-être pas reprendre; toutefois, nous continuerons d'essayer de parvenir à une entente avec le quatrième syndicat.

M. Keeper: Malgré toutes ces belles paroles, monsieur le président, on voit bien que vous ne traitez toujours pas les travailleurs de la même façon que les cadres. Prenons, par exemple, la situation qui a été confirmée dans la presse, à savoir que votre compagnie a pu accorder 1 million de dollars en primes aux cadres qui travaillent au Québec du fait qu'ils paient beaucoup d'impôt, et ce, au moment où la compagnie perdait environ 32.6 millions de dollars; il n'y a pas de doute que les travailleurs d'un bout à l'autre du pays paient aussi beaucoup d'impôt. Votre méthode d'approche consiste toujours à vous montrer plus généreux envers vos cadres qu'envers vos travailleurs.

Vous dites que vous espérez que tous les travailleurs reprendront leurs emplois à plein temps. Eh bien, les machinistes nous informent que le bruit court qu'environ 120 à 150 employés seront bientôt mis à pied, et nous avons lu un rapport semblable dans la presse également, y compris la possibilité de mettre à pied 100 personnes à Winnipeg, ce qui aurait pour effet d'éliminer plus ou moins l'équipe d'entretien de Winnipeg. J'aimerais savoir si cette menace de mise à pied n'est qu'une tactique de négociation pour faire peur au syndicat ou si vous avez vraiment l'intention de mettre à pied tous ces employés. Avec le genre de bruit qui court, comment voulez-vous qu'on prenne au sérieux votre déclaration, à savoir que vous espérez que tous les travailleurs reprendront un emploi à plein temps?

M. C. Taylor: Je répéterai ce que je vous ai déjà dit, c'est-à-dire que j'espère que nous ne serons pas obligés de mettre à pied des employés si le marché reprend. Si le marché ne reprend pas, j'ai dit, effectivement, qu'il y aura probablement des mises à pied, car aux termes du Code du travail, il faut donner un préavis de trois ou quatre mois. Nous ne voulons pas les prendre au dépourvu. Il est évident que j'aimerais éliminer tout à fait cette possibilité s'il y a un moyen de le faire à l'automne. Si le marché reprend dans le courant de l'hiver, j'espère que tous ces employés, s'ils ont été mis à pied, pourront reprendre leur travail.

Pour ce qui est de Winnipeg, nous n'avons nullement l'intention d'éliminer l'équipe d'entretien à Winnipeg. Il s'agit plutôt d'employés qui sont chargés de réparer un certain type d'avion, qui deviennent de plus en plus rares; à moins d'y transférer d'autres avions, il n'y aura pas de travail. C'est aussi simple que ça; s'il y a du travail, il y a forcément des emplois; s'il n'y a pas de travail, il n'y a pas d'emplois.

Mais pour répéter quelque chose que j'ai déjà dit: au niveau des cadres, il n'est pas possible d'être mis à pied. Autrement dit, soit qu'on travaille, soit qu'on ne travaille pas, et nous voulions, en fait, les éliminer en permanence.

Pour ce qui est des primes en fait, il ne s'agit même pas de primes. Je ne sais pas qui a utilisé ce mot-là. C'est une mesure que nous avons adoptée en 1978 en vue de compenser le fait

[Text]

compensate for the higher taxation at certain levels of management—not all levels of management. So again, in dealing with all these things, on the surface there appears to be a certain amount of discrimination, which none of us like; but it is a fact of life.

• 1225

Mr. Keeper: Mr. Chairman, briefly, the president seems to be attempting to reassure us about lay-offs. What I would like is an explicit answer. Is he then saying that the rumoured 100 lay offs in Winnipeg, which would be a virtual closure of maintenance in Winnipeg, will not take place? Is that an assurance from the President of Air Canada that he will not lay-off these workers in Winnipeg?

Mr. C. Taylor: No, I am not giving any assurance that there will not be lay-offs. As I said earlier, if the market turns up, if there are airplanes to be flown, if there are passengers and cargo to be carried, that is one thing. If the passengers and cargo are not there to be carried and there are not airplanes to be flown, then there is no maintenance to be done. So I am not giving an assurance that there will not be lay-offs.

Mr. Keeper: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Keeper.

Mr. Gimaïel.

M. Gimaïel: Merci, monsieur le président. Je vais essayer d'être bref dans mes questions, et je demanderais à MM. Taylor et Amyot d'être assez brefs, eux aussi, parce qu'on manque de temps.

Premièrement, j'ai l'impression, en écoutant le roman fleuve du choix du nouvel emplacement, de revivre une situation que j'ai déjà vécue comme député. Je ne spéculerai pas sur les raisons qui peuvent motiver ma question. Premièrement, je veux savoir si la décision de relocaliser des bureaux ou d'étudier la relocalisation a été prise à la suite d'un ordre qui est venu du Conseil d'administration. Est-ce qu'on a demandé au p.d.g. de voir à ce que de nouveaux emplacements soient trouvés ou si la décision de trouver de nouveaux bureaux ou un nouvel emplacement pour Air Canada est venue en sens inverse, c'est-à-dire du *management* d'Air Canada vers le Conseil d'administration?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: I guess in every large corporation, as in government, you have to live in the future as well as the present. On our calendar it said we were going to be out of a lease on a certain date and therefore, by a certain date you had better think about what you are going to do. So our property people, on their work plans, said by 1981 we have to think about what we are going to do by 1985. So the lease renewals—and we have hundreds of them across the country—constantly come up in situations like that. In 1981 it was obvious that we were going to face a decision of what to do—and you cannot move 200,000 square feet of space by deciding tomorrow and doing it the next day.

[Translation]

que certains cadres doivent payer des impôts plus élevés, cette mesure ne s'applique pas à tous les niveaux de direction. Donc, encore une fois, de prime abord, il semble exister une certaine discrimination, et personne n'aime cela; mais cela fait partie de la vie.

M. Berger: Monsieur le président, le président semble vouloir nous rassurer au sujet de ces mises à pied. Mais j'aimerais une réponse explicite. Est-ce qu'il est en train de nous dire que les 100 mises à pied à Winnipeg, qui, d'après le bruit qui court, finiraient par plus ou moins éliminer l'équipe d'entretien de Winnipeg, n'auront pas lieu? Le président d'Air Canada est-il en train de nous assurer qu'il n'a pas l'intention de mettre à pied ces travailleurs de Winnipeg?

M. C. Taylor: Non, je ne peux pas vous assurer qu'il n'y aura pas de mise à pied. Pour répéter ce que j'ai dit tout à l'heure, si le marché reprend, si les avions volent, s'il y a des passagers et du fret, c'est très bien. S'il n'y a pas de passagers ni de marchandises à transporter, si les avions ne volent pas, il est évident qu'il n'y a pas d'entretien à faire. Alors je ne peux pas vous assurer qu'il n'y aura pas de mises à pied.

M. Keeper: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Keeper.

Monsieur Gimaïel.

Mr. Gimaïel: Thank you, Mr. Chairman. I will try to be brief in my questions, and I would ask Mr. Taylor and Mr. Amyot to be as brief as possible as well, because we have little time.

First of all, while listening to the saga of your choice of a new site, I had the impression I was reliving a situation that I have been in once before as an MP. I will not speculate on the reasons which might justify my question. I would first like to know if the decision to relocate your offices or to study the possibility of relocation was made on the basis of an order from the Board of Directors. Was the president and chief executive officer asked to see that new premises be found or was the decision to find new premises for Air Canada made in reverse, in other words, conveyed by management to the Board of Directors?

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Je pense que dans toutes les grandes sociétés, comme dans le gouvernement, il faut vivre non seulement au présent mais à l'avenir. Notre calendrier nous disait que notre bail prendrait fin à une certaine date et nous savions, donc, que nous devons absolument prendre une décision sur nos plans futurs. Nos gens du service immobilier nous ont dit qu'il fallait qu'on sache au plus tard en 1981 ce qu'on avait l'intention de faire en 1985. Alors les renouvellements de baux—et nous en avons des centaines au Canada—reviennent constamment dans de telles situations. En 1981, nous savions qu'il nous faudrait décider ce que nous allions faire—on ne peut pas décider aujourd'hui de déplacer 200,000 pieds carrés de locaux et le faire le lendemain.

[Texte]

So it came up as a normal course of business; what we would call normal business. Management alerts higher levels of management. They eventually alert me and say we have to start thinking about building a new computer building, because the thing is growing; or we have to think about moving the headquarters. So it came up in the normal course of management planning.

M. Gimaïel: Ma prochaine question s'adresse à M. Taylor. Tout à l'heure, j'étais un peu inquiet et je me rappelais même les paroles du vérificateur général qui disait à un moment donné que la Chambre des communes n'avait pas assez de droit de regard sur les sociétés d'État. Vous avez dit tout à l'heure que lors de la réunion du *management group*, vous n'avez pas été là tout le temps et que le *chairman* du conseil d'administration n'était pas là non plus. Cela me fait passer un peu des frissons dans le dos quand je me dis que des décisions importantes comme celles de faire une deuxième étude se prennent sans que les deux têtes dirigeantes du groupe soient là. Cela me laisse sceptique.

La question que je vous pose dans ce contexte-là est la suivante: pouvez-vous me dire ici, aujourd'hui, que la volonté de relocaliser les bureaux d'Air Canada ou la décision prise n'a pas été pensée avant même que tout cela se fasse? Si vous aviez voulu à un moment donné, ou si quelqu'un dans la boîte avait voulu à un moment donné que vos bureaux soient relocalisés en signant, par exemple, une entente avec Trizec, eh bien, le scénario qui aurait été monté aurait été à peu près celui qu'on a vécu; il s'agissait d'aller chercher une quinzaine d'emplacements, de faire une sélection de deux ou trois emplacements, de mettre là-dedans des spécialistes neutres qui arrivent avec un rapport; si le rapport n'est pas au goût des gars du *management*, on change le rapport, puis on revient. Je vous pose la question bien directement. Chez moi, je suis reconnu pour être très direct. Il n'y a personne chez vous qui avait des affinités avec Trizec au départ ou qui, pour des raisons qui peuvent être très sensées, très bonnes, très exactes, très véridiques au niveau des affaires, aurait voulu au départ que vous vous rendiez là où vous allez être dans vos nouveaux bureaux, avant même que tout cela commence?

• 1230

Mr. C. Taylor: First of all, let me come back to try to answer your questions in sequence.

The meeting that you refer to, and which causes shivers to go up your back, was not a decision-making meeting, it was a meeting to review data. The decisions about this project were made by the board of directors and, in fact, the shareholders. So there was no decision made at the meeting that you refer to.

M. Gimaïel: Je m'excuse, monsieur Taylor, mais je ne suis pas d'accord avec vous. C'est là que vous avez ou que le *management* a décidé de commander une deuxième étude. Je m'excuse. Quand vous dites qu'il n'y a pas eu de décision de prise, ce n'est pas le cas; c'est de là que vient tout l'imbroglie. Vous savez, moi, j'ai déjà vécu cela ici, dans le cas de l'achat

[Traduction]

Alors cela s'inscrivait dans le cadre de nos affaires ordinaires; ce genre de décision se prend tous les jours. D'abord, les cadres d'un certain niveau avisent leurs supérieurs. Ensuite, ceux-ci m'avertissent qu'il faut penser maintenant soit à la construction d'un nouvel immeuble pour notre service informatique, qui ne cesse de croître, soit déménager le siège social. Donc, cela faisait partie des opérations ordinaires de planification.

Mr. Gimaïel: My next question is addressed to Mr. Taylor. Earlier, I was somewhat concerned while remembering the words of the Auditor-General, who said at one point the House of Commons did not have sufficient control over crown corporations. You said earlier that when the management group met, you were not present at all times, and that the chairman of the board of directors was not there either. It sends shivers up my spine when I think that important decisions like the one to carry out a second study could be taken without the two directors of the group being there. It makes me somewhat skeptical.

The question I am asking you here today is the following one: Can you tell me now that the desire to relocate Air Canada's offices or the decision taken in this regard was not considered before things went forward? If, at one point, you, or someone else in your organization, had wanted to relocate your offices by signing an agreement with Trizec, for instance, the scenario would have been just about the same; it was simply a matter of finding about 15 locations, selecting two or three and sending objective experts to give you a report on them. Then, if the report did not suit management, it could simply be changed, and the process would begin again. I am asking you this question very directly. Where I come from, I am known for my directness. Was there no one in your organization who had certain ties with Trizec at the outset and who, for very sensible, precise and justifiable reasons, as far as business is concerned, would have liked you to relocate in the very place where you have chosen to have your new offices, before this whole thing even began?

M. C. Taylor: Permettez-moi de reprendre en ordre chacun de vos points en répondant à votre question.

L'objet de la réunion auquel vous avez fait allusion, et qui vous donne des frissons, n'était pas de prendre une décision, mais plutôt de revoir certaines données. Les décisions concernant ce projet ont été prises par le conseil d'administration, et, en fait, par les actionnaires aussi. Donc, aucune décision n'a été prise au moment de la réunion à laquelle vous avez fait allusion.

Mr. Gimaïel: I am sorry, Mr. Taylor, but I do not agree with you. It was at this meeting that you, or the management, decided to commission a second study. I am sorry, but when you say that no decision was made, that is not the case. In fact, that is where the whole imbroglie began. You know, I have already been through this once before, when the purchase of F-

[Text]

du F-18 ou une affaire semblable. Là je vous donne mon impression comme député.

The Chairman: Order, please. I am afraid we are degenerating into an argument.

Mr. Gimaïel, let the witness answer your first question, then you can come back, if you wish. Okay?

M. Gimaïel: Monsieur le président, c'est parce que le témoin a dit qu'il n'y avait pas eu de décision de prise. Ce n'est pas du tout ce à quoi je veux en venir. Je vous le dis, je vais être direct et il répondra à la question directement par la suite. J'ai l'impression qu'au début, les dés étaient pipés jusqu'à un certain point, pour des raisons que je ne veux pas savoir, qui peuvent être très bonnes, même au niveau des affaires, qui peuvent être favorables à l'État canadien et tout ce que vous voulez. J'ai l'impression qu'au départ, les dés étaient pipés et je vous demande s'il y a quelqu'un chez vous qui, au départ, avait le désir de se rendre là où vous voulez aller, avant même que tout cela se fasse. C'est cela que je vous demande.

Mr. C. Taylor: Let me come back to the other point, the meeting that is under discussion.

If there were any decisions made at that meeting, it was a decision by A.E. Lepage, not by Air Canada. We took their report, we reviewed it, we asked them some questions, and they said that they would go back and finalize the report.

We did not commission at that meeting a second study, a second report. I want to make that very clear. The first report, and I will call it a first report, was under discussion, and A.E. Lepage said they would finalize the report and send us the final copy, in whatever month. So that is what I mean by a decision.

Who in Air Canada makes decisions? Well, I guess the monkey eventually gets tied to my back, as chief executive officer—and through my senior officers, and I have some very competent ones. I cannot make all the decisions in the company. Proposals get fed up, but any of them that require capital expenditures of any kind of a major amount have to come through the senior management, through me, to the board. They get vetted at the board, examined, and if it is something that is very major, the audit committee gets involved. So there are checks and balances, many decision processes and many decision levels within a corporation like Air Canada.

Point three, which I think was your point: Was there anyone in Air Canada who might have had some kind of an interest in seeing the Trizec . . . develop? Was that your other question?

M. Gimaïel: Non, pas une personne qui avait un intérêt quelconque, mais qui jugeait, pour toutes sortes de raisons qui peuvent très bien se justifier, que cela devait aller là, que c'était avec Trizec que vous deviez négocier pour une raison ou

[Translation]

18s or something similar was involved. I am simply giving you my impression as an MP.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je crains que notre réunion dégénère en dispute.

Monsieur Gimaïel, permettez d'abord au témoin de répondre à votre question, et ensuite vous pouvez reprendre la parole, si vous voulez. D'accord?

Mr. Gimaïel: Mr. Chairman, I intervened simply because the witness maintained that no decision had been taken. But that is not the point I really want to make. I have said I will be direct and the witness will have the chance to answer my question directly afterwards. I have the feeling that from the outset, the dice were loaded to a certain point, for reasons I am not really interested in, and which may be very good reasons, from a business standpoint, ones which are favourable to our country and all the rest of it. I think that the dice may have been loaded from the outset and I am wondering whether there might have been someone in your organization, who from the very beginning wanted to relocate in the place you have chosen before any action was even taken. That is what I am asking you.

M. C. Taylor: Je voudrais revenir au premier point, à savoir la réunion dont il a été question tout à l'heure.

Si une décision a été prise lors de cette réunion, c'est la compagnie A.E. Lepage qui l'a prise, pas Air Canada. Nous avons reçu leur rapport, nous l'avons examiné et nous leur avons posé des questions; ensuite, ils nous ont dit qu'ils nous feraient parvenir le rapport définitif.

Nous n'avons pas commandé de deuxième rapport lors de cette réunion. Je tiens à ce que vous compreniez cela. Le premier rapport, et je l'appellerai un premier rapport, était en discussion, et les représentants d'A.E. Lepage nous ont dit qu'ils allaient y mettre la dernière main et nous faire parvenir ensuite le rapport définitif. C'est la seule décision qui a été prise.

Qui prend les décisions au sein d'Air Canada? Eh bien, je pense que la responsabilité finale me revient, à titre de principal administrateur, mais mes hauts fonctionnaires y participent aussi et j'en ai qui sont extrêmement compétents. Je ne peux pas prendre toutes les décisions pour la compagnie. Les propositions me sont adressées, mais celles qui exigent des dépenses d'immobilisation importantes doivent passer par les hauts fonctionnaires, par moi-même, et ensuite par le conseil. Elles sont examinées en détail par le conseil, et s'il s'agit d'un projet important, on demande aussi l'avis du comité de vérification. Alors, il existe un système de contrepois, et au sein d'une société comme Air Canada, il existe de nombreux niveaux décisionnels.

Pour en revenir à votre troisième point, je crois, à savoir s'il y avait quelqu'un chez nous qui aurait voulu conclure une entente avec Trizec. C'était bien cela votre autre question?

Mr. Gimaïel: No, I did not mean someone who might have had an interest in this happening, but someone who felt, for all sorts of reasons which may be perfectly justifiable, that you should relocate there, and that you should negotiate with

[Texte]

pour une autre. C'est la question que je me pose et c'est l'impression que j'ai.

Mr. C. Taylor: Again, because we are a public corporation, we would never change a major lease like we are in and just simply go to Trizec or ABC, or First Quebec, or anything else, and say: let us negotiate the best deal possible. We would not do that without going out to the market. We would want to know what options there are, what other options there are. And this is where you get into the whole bargaining process . . .

M. Gimaïel: C'est ce que je vous demande, monsieur Taylor.

Mr. C. Taylor: —because if someone knows that you are only dealing with them, then you are not in a very strong bargaining position; and we want to be in a good bargaining position.

M. Gimaïel: C'est ce que je suis en train de vous demander, monsieur Taylor. Je le prends des paroles de M. Amyot qui disait tout à l'heure que tout ce qui s'était passé avait fait que le prix que vous allez payer à Trizec est beaucoup moins élevé que ce qu'il aurait été si la négociation avait été une négociation simple avec eux. Alors, je me demande s'il n'y avait pas un désir d'Air Canada au départ d'aller là et si tout ce qu'on a fait, finalement, a été fait seulement pour faire baisser le prix de la négociation avec Trizec. C'est la question que je me pose.

Mr. C. Taylor: No. In fact, it was in early 1981 that this started and the Beaver Hall Hill building, as it was then known, was not even on the first list to come forward. In other words, there were other properties being advanced to Air Canada in advance of the Beaver Hall Hill building; it was just one of many. There is no question that by having 15, and then down to 5, and down to 3, and down to 2, it put us in a better bargaining position with Trizec. And that is the kind of position I want to see the company in, whether we are buying airplanes or buying buildings.

• 1235

M. Amyot: Monsieur le président, je trouve que le député Gimaïel pose une bonne question. Je pense que c'est une question qui est très pertinente parce que plusieurs personnes, je pense, ont eu peut-être cette impression-là—comme vous dites—que les dés étaient pipés et que le *management* tenait absolument à aller à cet endroit. Il y a une chose certaine, c'est que cette compagnie-là n'a pas payé n'importe quel prix; étant donné les négociations entourant les 14 ou 15 autres je pense qu'un prix qui est plus près du prix du marché a pu être obtenu.

Mais il y a une chose qui m'a quand même, je dois dire, bouleversé et surpris pour le moins, c'est que dans les derniers temps, la compagnie a eu une proposition d'un nouvel édifice, qui était terminé, même plus avancé que celui de *Beaver Hall*, l'édifice de la Banque mercantile au coin de Sherbrooke. Les gens ont offert la bâtisse, d'après ce que je comprends, à leur

[Traduction]

Trizec, for one reason or another. That is the question I am asking myself, based on my impression.

M. C. Taylor: Encore une fois, étant donné qu'Air Canada est une société publique, nous ne déciderions jamais, dans le cas d'un bail important comme celui-ci, de nous adresser à Trizec, ou ABC, ou First Quebec, ou n'importe qui d'autre, dans le but de négocier le meilleur marché possible. Nous ne pourrions jamais faire cela sans d'abord examiner la situation du marché. Il nous faudrait d'abord savoir quelles étaient les différentes possibilités. Et c'est à ce moment-là que commence le processus de négociations . . .

Mr. Gimaïel: That is precisely what I am asking you about, Mr. Taylor.

M. C. Taylor: . . . car si quelqu'un sait que vous ne faites affaires qu'avec lui, votre position de négociations n'est pas très bonne; et nous voulons toujours avoir une bonne position de négociations.

Mr. Gimaïel: That is precisely what I am asking you about, Mr. Taylor. I am referring to what Mr. Amyot said earlier, to the effect that what had occurred had resulted in the price that you are going to pay to Trizec being much lower than it would have been if you had simply had straight negotiations with them. So I am wondering if there was not a desire, on the part of Air Canada, to relocate there from the outset and whether everything that was done was, in the end, done only to lower the price in the course of negotiations with Trizec. That is what I am wondering about.

M. C. Taylor: Non. En fait, c'est au début de 1981 que tout cela a commencé et à l'époque, l'immeuble sur Beaver Hall Hill n'était même pas sur la première liste. Autrement dit, d'autres immeubles ont été proposés à Air Canada bien avant celui qui se trouve dans la côte du Beaver Hall; ce n'était qu'un des emplacements qu'on nous a proposés. Il n'y a pas de doute que si on commence par 15, et on réduit le nombre à 5, et ensuite 3, et finalement, 2, on finit par être bien mieux placés pour négocier avec Trizec. Et je veux justement que notre compagnie soit toujours dans une bonne position de négociations, qu'il s'agisse d'acheter des avions ou des immeubles.

Mr. Amyot: Mr. Chairman, Mr. Gimaïel, that is a very good question. I think it is quite relevant since several people have also had that impression, that the dice were loaded and that management insisted on selecting that particular site. There is one thing that is certain, and it is the company did not pay an unrealistic price. Because of the negotiations going on with respect to 14 or 15 other sites, I think they were able to get a price closer to the market value.

I must say there is one thing that truly upset and surprised me to say the least, and it is that at the last minute, the company was offered a new building which was completed, and even more advanced than the one on Beaver Hall, the Mercantile Bank building on the corner of Sherbrooke. From what I understood, the owners offered the building at cost

[Text]

prix coûtant, et le *management* a regardé le dossier et l'a rejeté d'un revers de la main.

Evidemment, je ne suis pas un expert immobilier mais je vous dis que ça m'a surpris parce que je pensais que c'était un site très intéressant, extrêmement bien situé, c'était la Banque mercantile. Les Donolo, je crois, qui étaient propriétaires de cet édifice... au début, ils ne pouvaient pas faire l'identification de la Place Air Canada et ils sont venus nous trouver pour nous dire: «Maintenant, cela peut s'appeler Place Air Canada et on serait prêt à vous céder la bâtisse au prix coûtant» qui était un prix extrêmement bas. Enfin, le *management* l'a rejeté.

C'est pour cela que je vous dis que c'est une question complexe cette histoire du siège social. C'en est une qui a été compliquée et, encore une fois, je veux simplement dire que comme *chairman* à temps partiel, évidemment, tout ce que j'ai pu faire, j'ai essayé, tenté—quand j'ai pu être invité, ou quand je pouvais assister à certaines choses—de faire le mieux dans l'intérêt de la compagnie.

M. Olivier: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: I find it very difficult to respond to the last question, because this interjects a question into the whole process. What I find difficult to accept in that is that all these projects, including the Mercantile Bank, including 500 Sherbrooke, were lined up and were all evaluated. I personally went up, put a hard hat on, and wandered through the Place Mercantile building. You evaluate them all on the basis of the criteria that you have and the costs; every building had a different price and you got something different for each price. Some of them said: We will take up your old lease. Some of them said they would not. All this was presented to the board of directors. The board of directors evaluated all this on the basis of what management presented. The final decision was concurred in by the shareholders and the final decision was a unanimous decision by the board, including the chairman and me.

The Chairman: All right, I have notice from Mr. Olivier that he wishes to raise a point of order.

M. Olivier: J'invoque le Règlement, monsieur le président, et je voudrais que nos collègues d'en face m'écoutent aussi, si c'est possible.

C'est à propos de la directive que je vous ai demandée ce matin au sujet de... Et parce que M. Taylor et M. Amyot sont en contradiction—il n'y a pas seulement là-dessus qu'ils sont en contradiction, il y a un *Chairman of the Board* qui dit une chose et un président qui dit autre chose... mais il y a un point excessivement important, monsieur le président, qui a été soulevé ce matin. Il y a deux rapports qui ont été déposés et sur le premier on a inscrit à la main le mot *draft* et sur le deuxième, à la main encore, le mot «final» et ce Comité n'est pas en mesure de juger qui a écrit cela. Si c'est la compagnie Lepage avant de terminer son rapport qui s'est aperçue de l'erreur et qui l'a fait, ça peut aller. Maintenant si c'est à l'intérieur d'Air Canada qu'on a décidé de cataloguer les deux

[Translation]

price, and the management looked at it and rejected it out of hand.

Of course, I am not a real estate expert, but I can tell you that I was surprised, because I thought it was a very interesting building, very well situated, since it was the Mercantile Bank. The Donolos, the owners, would not call it Place Air Canada at first, but later they came back to us and said: "Well, you now can call it Place Air Canada, and we are ready to let it go at cost price", which was a very low price. However, management rejected the offer.

That is why I say it is a very complicated issue, this whole choice of a headquarters. It became very complicated, and again, I merely want to say as part-time chairman, of course, that I did everything I could when I was invited to attend, when I could attend certain meetings, to do the best in the interest of the company.

Mr. Olivier: On a point of order, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Il est assez difficile de répondre à cette dernière question, car cela met un doute sur tout le processus. Ce qui est difficile à accepter, c'est que tous ces projets, la Banque Mercantile, le 500 Sherbrooke ont tous été évalués. J'ai moi-même mis un casque protecteur et je me suis promené dans l'immeuble de la Place Mercantile. L'évaluation s'est faite selon les critères prévus et en fonction du coût des bâtiments; chaque immeuble a un prix différent, et offre quelque chose de différent. Certains offraient de reprendre notre vieux bail. D'autres n'en voulaient pas. Nous avons présenté tous les rapports au conseil d'administration, qui a fait son évaluation selon la documentation présentée par la direction. Les actionnaires ont accepté le choix définitif comme l'a fait d'ailleurs le conseil à l'unanimité, y compris le président et moi-même.

Le président: Très bien. Monsieur Olivier demande la parole sur un rappel au Règlement.

Mr. Olivier: On a point of order, Mr. Chairman. I would like my colleagues opposite to listen to this too, if possible.

It is with respect to the directive I asked for this morning. Since Mr. Taylor and Mr. Amyot are contradicting each other and that is not the only point in which they are in conflict, there is a chairman of the board saying one thing, and the president saying something else—there is also another very important point which was raised this morning, Mr. Chairman. Two different reports were tabled, and on the first we find the word "draft" written by hand, and on the second, handwritten, again the word "final"; now the committee is not in a position to determine who wrote that. If it is the Lepage firm, that did so before finishing its report, and noticed an error, then that is fine. However, if someone in Air Canada decided to catalogue these two reports, that is making number one a draft, the second one the real one...

[Texte]

rapports, c'est-à-dire «le numéro 1 is a draft, the second one is a real one» . . .

[Traduction]

• 1240

Monsieur le président, peut-on au moins demander à la G.R.C. de faire un examen de l'écriture., de ça, pour que l'on puisse savoir d'où provient cette chose-là. Je vous ai demandé, ce matin, d'y penser, et je vous soumetts cette idée. J'aimerais entendre mes collègues d'en face à ce sujet, parce que je pense que c'est extrêmement important . . . Parce que vraiment, vous savez que les contenus des deux rapports sont différents. Et il faudrait des raisons pour que ce soit écrit *draft* ou *final*. C'est ça. Et je pense que c'est important, monsieur le président.

Un, qui a été fait, et que l'on recommande à un endroit.; un deuxième qui a été fait par des gens qui n'ont pratiquement jamais mis les pieds à Montréal, qui étaient à Toronto, et qui ont dit: «final». Je pense qu'il va falloir émettre un jugement sur ça. Et si on n'est pas capable de savoir qui, à l'intérieur de la boîte . . . Est-ce que c'est à l'intérieur de Lepage, ou est-ce à Air Canada que cela a été inscrit., et qui l'a fait? Nous ne pouvons pas porter un jugement clair. Je pense que c'est important de savoir qui, vraiment, a décidé que le premier rapport n'en était pas un, mais un brouillon.

M. Amyot: Monsieur le président, si vous me permettez., juste un point très très court. Je vous ai mentionné tout à l'heure que j'ai une copie du premier rapport, où ce n'est pas marqué *draft*, par personne, ni *draft* à la deuxième page, tel que Lepage me l'a transmis. Alors, c'est dire que c'est quelqu'un présumément à Air Canada, je ne sais pas, qui a indiqué *draft* sur le premier rapport. Parce que j'ai une copie, et c'est ce que j'ai offert. Je ne l'ai pas avec moi, ici, mais comme je vous le disais, monsieur le président, si vous le permettez, je pourrai produire cette copie du premier rapport et vous allez voir clairement qu'il n'y a pas l'inscription *draft* sur le premier rapport, indiquant que c'était un rapport carrément de la maison Lepage.

Mr. Nowlan: The only point, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Just a minute. Sorry. Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, I think I made my point earlier this morning; I will make it again. The fact being that we have tabled both reports, one of which A.E. Lepage, in their covering letter, calls the final report; I really do not care what the first one is called. It could be called preliminary, draft, or it could be called nothing. Because A.E. Lepage have since written—

Mr. Olivier: That is your own opinion.

Mr. C. Taylor: Yes.

The Chairman: Wait until he is finished, please.

Mr. C. Taylor: I guess everything I have said this morning is my opinion.

Mr. Olivier: J'espère.

Mr. Chairman, could we at least ask the RCMP to examine the writing, and tell us who wrote it? I asked you to consider that point this morning, and now I am proposing that we do so. I would like to hear my colleagues' opinion on this matter, because I think it is extremely important . . . Indeed, you know that the contents of those reports are different. And the writing of draft and final on them should be justified. That is all, I just think it is important, Mr. Chairman.

In the one, a particular site is recommended . . . The second has been prepared by people who have almost never set foot in Montreal, who were in Toronto, and yet who wrote final on their report. We have to make a clear decision on this point. And if we cannot establish who wrote that, whether it was inside Air Canada . . . Indeed, was it done inside the Lepage company, or by someone in Air Canada . . . and who in fact wrote that? You cannot make a clear judgement without that. I think it is important to know who indeed decided that the first report was only a draft.

Mr. Amyot: Mr. Chairman, if I may I have a small clarification. I told you earlier that I had a copy of the first report, on which it is not written "draft", by anyone, just as it was given to me by the Lepage company. So, it would mean that it was someone in Air Canada, who would have indicated the first was a draft report. I have my own copy, the one I offered. I do not have it here, but as I said, Mr. Chairman, if you wish, I can produce my copy of the first report, and you will see that it is not written "draft" on this first report, as it came from the Lepage company.

M. Nowlan: Toutefois, monsieur le président . . .

Le président: Un moment, s'il vous plaît, excusez-nous. Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Monsieur le président, je me suis déjà expliqué ce matin; je le fais de nouveau. Nous avons déposé les deux rapports, dont un que la compagnie A.E. Lepage, dans sa lettre explicative, a désigné comme rapport définitif; je me fiche bien de ce qu'on a appelé le premier. On peut l'avoir appelé projet préliminaire, projet, ou absolument rien. Car, depuis, la compagnie Lepage nous a écrit . . .

M. Olivier: Et cela, c'est votre opinion.

M. C. Taylor: Oui.

Le président: Laissez-le finir, s'il vous plaît.

M. C. Taylor: Tout ce que j'ai dit ce matin, c'est mon opinion.

M. Olivier: I hope.

[Text]

Mr. C. Taylor: All I am saying in answer to Mr. Amyot's point is: If he wants the one tabled that does not have "draft" on it, fine; I have no problem with that.

The Chairman: Now, Mr. Nowlan has indicated that he wishes to speak. Before you speak, Mr. Nowlan, may I just say that I am not sure that we can resolve this issue at this time. Mr. Olivier has raised a point of order I would like to take up at the steering committee meeting, which I will be talking about in a minute, and come back to the committee with a decision after discussing it at the steering committee meeting—or a proposal. Mr. Nowlan, please.

Mr. Nowlan: That is the point, Mr. Chairman. We discussed this earlier; I thought the thing was going to be discussed at the steering committee. The report that I tabled is not a written thing. It is printed "draft", which even I would think would make it . . .

Mr. Deniger: Oh, yes!

Mr. Nowlan: —even more difficult. This is the dilemma.

Mr. Deniger: Where did you get that?

Mr. Nowlan: It is printed in both, not written. Therefore, while I do not know how absolute the science of handwriting is, I would think that would make it a little difficult.

I frankly think, Mr. Chairman, we had better talk about this in the steering committee, because in another round there are many other elements of the RCMP investigation that frankly are much more germane, if they are proper, before this committee than just wondering who printed "draft". Who knows? Perhaps that is an element of what the RCMP are investigating now. I do not know.

But we tried to avoid that today. There are other questions involving Mr. Amyot—and frankly a couple to Mr. Taylor, in view of their knowledge before approving this sale—that are substantive and should be asked. I do not care if we try to ask the RCMP on this. I think we may be trespassing on what they may be doing already. The difficulty is that it is just a handprinted thing, which looks to be printed pretty unscientifically.

The Chairman: May I advise the committee that, after consultation with the members involved, I have decided to call a subcommittee meeting on Monday, May 9, in my office at 11.00 a.m., where we will take up the unresolved points, and where we will plan future meetings. We know we have a meeting on Tuesday, May 10, with CN. I would like to ask Mr. Taylor and Mr. Amyot whether if we decide to hold a meeting on May 12, it would be convenient for them to reappear then. We can do it later, but May 12, I know, is an open date. Can you give us an answer to that now? If not, would you let the clerk know?

• 1245

M. Amyot: Monsieur le président, est-ce que le 13 pourrait être plutôt possible pour votre Comité?

The Chairman: No. May 17?

[Translation]

M. C. Taylor: Je veux dire simplement en réponse à l'offre de M. Amyot: s'il veut déposer son rapport sans le mot *draft* écrit dessus, très bien, je ne m'y oppose absolument pas.

Le président: M. Nowlan a demandé la parole. Toutefois, monsieur Nowlan, je ne suis pas certain que nous puissions régler cette question en ce moment. J'aimerais discuter du rappel au Règlement qu'a soulevé M. Olivier avec le comité directeur, dont je parlerai dans quelques minutes, et ensuite notifier le comité de ma décision, ou de la proposition du comité directeur. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Eh bien justement, monsieur le président. Nous en avons discuté plus tôt; je pensais que le comité directeur devait s'en occuper. Le rapport que j'ai déposé n'est pas écrit à la main. Le mot «draft» est écrit en caractère d'imprimerie, ce qui à mon sens . . .

M. Deniger: Oh oui!

M. Nowlan: . . . rend la chose encore plus difficile. C'est un véritable dilemme.

M. Deniger: Où avez-vous déniché cela?

M. Nowlan: C'est écrit en caractères d'imprimerie, non à la main courante. Donc, vu que je ne connais pas la précision de la graphologie, je crois que ce serait assez difficile de découvrir qui l'a écrit.

Monsieur le président, je crois qu'il serait préférable que nous discussions de cette question au comité directeur, car le comité a beaucoup d'autres éléments de l'enquête de la GRC qu'il peut étudier qui seraient plus pertinents, s'ils sont appropriés, que de déterminer qui a imprimé en caractères d'imprimerie le terme «draft». Qui sait? C'est peut-être déjà à l'étude par la GRC. Je ne sais pas.

Nous avons essayé d'éviter cette discussion aujourd'hui. Il y a certaines questions pertinentes qu'on devrait poser à M. Amyot, et peut-être quelques-unes à M. Taylor, étant donné ce qu'ils savaient avant d'approuver cette vente. On peut certainement demander à la GRC d'étudier la question. Mais peut-être nous immisçons-nous dans quelque chose déjà à l'étude. Malheureusement, c'est écrit en caractères d'imprimerie, ce qui rend l'écriture très difficile à identifier.

Le président: Pour votre information, après consultation avec les députés concernés, je veux convoquer une réunion du sous-comité dans mon bureau le lundi 9 mai à 11 heures, pour étudier toutes les questions qui n'ont pas été résolues, et préparer le calendrier de nos réunions futures. Nous avons déjà prévu une réunion le mardi 10 mai avec le CN. Si nous vous convoquons à une réunion le 12 mai, pourriez-vous comparaître de nouveau? Nous pourrions tenir la réunion plus tard, mais le 12 mai est libre. Pouvez-vous nous répondre immédiatement? Sinon, pourriez-vous avertir le greffier?

Mr. Amyot: Mr. Chairman, could the 13th rather be possible for the committee?

Le président: Non. Le 17 mai?

[Texte]

Mr. Amyot: Yes, May 17.

The Chairman: May 17 is okay?

M. Amyot: Oui, le 17 très bien.

For both of us May 17 is okay.

Le président: Pour les deux? Bon!

May 17; we will have to negotiate with the Whip on that one.

That then concludes our meeting for today. I wish to thank the witnesses for appearing. They certainly provided us with a stimulating meeting. You have raised the public perception of this committee immeasurably, and I thank you for your appearance.

The meeting is adjourned until 9.30 a.m., Tuesday, May 10, when we shall have the CNR before us.

[Traduction]

M. Amyot: Oui, le 17 mai est libre.

Le président: Alors, ça va pour le 17 mai?

Mr. Amyot: Yes, the 17th is fine.

Le 17 mai nous convient à tous les deux.

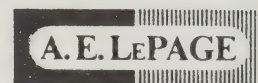
The Chairman: For both of you? Good!

Alors ce sera le 17 mai; nous négocierons avec le whip à cet égard.

C'est donc la fin de notre réunion. Je veux remercier les témoins d'avoir bien voulu comparaître. Le débat a été très stimulant. Vous avez beaucoup rehaussé l'image du comité aux yeux du public, et je vous remercie de vos témoignages.

La séance est levée jusqu'au mardi 10 mai à 9h30, lorsque nous entendrons les représentants du Canadien National.

APPENDIX "TRPT-39"



Services Immobiliers Commerciaux
Division de l'Évaluation
625, Président Kennedy
Bureau 1709
Montréal, Qué H3A 1K2
Tél.: (514) 842-5011
Télex: 05-24830

September 1st, 1982

Mr. Claude I. Taylor
President and Chief Executive Officer
Air Canada
Place Ville-Marie
Montreal, Quebec
H3B 3P7

"DRAFT"

RE: EVALUATION OF CONDOMINIUM PURCHASE AND LEASE RENEWAL PROPOSALS
MONTREAL, QUEBEC

Dear Sir:

Further to your letter of August 17, 1982, addressed to Mr. William Dimma, we are pleased to enclose six (6) copies of our report concerning the above-mentioned project. The analysis is in conformity with the terms of reference set out in your letter referred to above, as confirmed in our letter of August 24, 1982.

We refer you more particularly to Section II (Pages 3 to 6) of the report for the Summary and Conclusions.

We remain at your disposal to furnish you with any additional information you might require.

Yours truly,



EMILE LAROCHELLE, A.A.C.I., E.A.

EL:ea

Research & Analysis



DRAFT
EVALUATION OF CONDOMINIUM PURCHASE
AND LEASE RENEWAL
PROPOSALS

prepared for

A I R C A N A D A

by: A.E. LePage Real Estate Services Limited
625 President Kennedy Street
Montreal, Quebec
H3A 1K2

Dated: August, 1982

TABLE OF CONTENTSPage

SECTION I - TERMS OF REFERENCE

SECTION II - SUMMARY AND CONCLUSIONS

- A. Evaluation of Condominium Purchase Proposal
- B. Evaluation of Lease Renewal Proposal

SECTION III - EVALUATION OF CONDOMINIUM PURCHASE PROPOSAL

- A. Introduction
- B. Office Market Overview
- C. Evaluation of Criteria
- D. Conclusion of Evaluation of Condominium Purchase Proposal

SECTION IV - EVALUATION OF LEASE RENEWAL PROPOSAL

- A. Introduction
- B. Evaluation of Proposal
- C. Conclusion

APPENDICES

- Appendix A - Trizec Equities Proposal - Building Specifications
- Appendix B - First Quebec Proposal - Building Specifications

SECTION I - TERMS OF REFERENCE

The terms of reference for this study were established in correspondence addressed by Mr. C.I. Taylor, President and Chief Executive Officer of Air Canada to Mr. W.A. Dimma, President of A.E. LePage Limited, dated August 17, 1982 and replied thereto by Mr. P.A. Fisher, Senior Consultant, Research and Analysis, A.E. LePage Commercial Real Estate Services on August 24, 1982.

Air Canada presently leases space in Place Ville Marie, Montreal, for its corporate head office in terms of a lease which expires on June 30, 1985. Consideration is being given by Air Canada to the acquisition of office space on a condominium basis, or the renewal of this lease for a further period of five years. Purchase proposals have been submitted by major property real estate developers in the downtown core of Montreal, as well as a lease renewal proposal from the owner of Place Ville Marie.

A.E. LePage, firstly, has been commissioned to evaluate two selected condominium purchase proposals against pre-determined criteria laid down by Air Canada, and provide an independent recommendation as to which proposal best meets these criteria. The condominium purchase proposals relate specifically to a development by Trizec Equities on Dorchester Boulevard West and a proposed development by First Quebec Corporation (First Quebec) in partnership with Citicom Inc. on McGill College Avenue.

A.E. LePage, in preparing this study, has conducted interviews with representatives of Air Canada, Trizec Equities and First Quebec and has taken into consideration all the information thus obtained. Copies of correspondence between the parties have been reviewed and, more specifically, correspondence addressed to Air Canada from Trizec Equities and First Quebec dated August 5, 1982 and August 9, 1982, respectively, containing their revised terms of sale, as well as building plans and specifications, where available, have been assessed.

A.E. LePage, secondly, has been commissioned to comment on the lease renewal proposal in respect of the office space in Place Ville Marie, as detailed in correspondence to Air Canada from Trizec Equities, the owner of the building, dated August 24, 1982, in relation to its competitiveness in the market and other relevant matters.

In assessing the conclusions contained in this document, the following matters should be noted by Air Canada:

1. The conditions of title of the two properties have not been examined, nor have the legal and survey implications of condominiumizing both developments been reviewed and compared. It is strongly recommended that these aspects be reviewed by the professionals concerned.

2. A.E. LePage, through its various divisions, has undertaken assignments for both Trizec Equities and First Quebec in the past.
3. A.E. LePage has not provided an opinion as to whether or not Air Canada should renew its lease in Place Ville Marie on a short-term basis, or enter into an agreement to purchase its office requirements now. This decision appears to be influenced by factors such as deregulation and a shrinking airline market which are beyond the scope of this report.

SECTION II - SUMMARY AND CONCLUSIONS

The following is a summary of the contents of and the conclusions to be drawn from the report that follows.

A. EVALUATION OF CONDOMINIUM PURCHASE PROPOSAL

1. Office Market Overview

At present, approximately 35 million square feet of class A and B office space exists in Montreal, the major portion of which is located in the city core.

In mid-1981 the market changed from a situation of undersupply, where a vacancy of approximately 1% had existed, to one of oversupply. In mid-1981 the first of a number of new office developments was released to the market which together will add approximately 7 million square feet to the supply by mid-1984.

Historically, the market has absorbed an average of approximately 800,000 square feet of office space per annum. It is, however, estimated that approximately 700,000 square feet of space will be absorbed in 1982 and unless a dramatic economic recovery is experienced, a similar level of absorption could well be experienced in the ensuing years.

Accordingly, the present oversupply of space is expected to continue for a number of years, resulting in vacancies reaching proportions in excess of 12%.

The result of this oversupply situation will undoubtedly be reflected in rental levels and already a softening has taken place. Although a dramatic fall in rental levels is not foreseen, this situation will manifest itself in static rental levels and increased tenant allowances and concessions.

It should, however, be noted that not all buildings will be equally affected and some will undoubtedly be able to withstand these adverse conditions better than others, depending on their location and quality and the expiration of major leases. Nevertheless, extremely competitive conditions are foreseen over the ensuing years with major benefits being reaped by the large space users like Air Canada.

2. Evaluation of Criteria

In evaluating the two proposals in relation to the criteria laid down by Air Canada, it is suggested that both rank equally except for the following:

Trizec Equities is deemed to rank above First Quebec in the following areas:

a. Completion by 1985

Construction of Place Beaver Hall, developed by Trizec Equities, is substantially underway and completion is scheduled for Spring, 1983. In regard to the First Quebec proposal, planning has not yet been finalized and construction will commence when a core tenant is secured. Therefore, Air Canada is exposed to a greater risk in the case of the First Quebec project.

b. Established Developer

Trizec Equities is an international developer who builds for long-term ownership. First Quebec has concentrated primarily in Quebec and has historically sold certain of its portfolio. Because of Trizec Equities' relative size and depth of experience, this Company is ranked above First Quebec.

c. Property Management Expertise

Based upon the size of its portfolio in Quebec and internationally, Trizec Equities has a greater level of experience and exposure.

On the other hand, First Quebec ranks above Trizec Equities in the following areas:

a. Location

For the following reasons, specified in detail in Section III of this report, it is considered that the location of the First Quebec site is superior to that of Place Beaver Hall:

- i. Closer distance to Metro station;
- ii. Strategically situated on the de Maisonneuve corridor, the location of major office and retail developments in the last five years;
- iii. Simpler and less congested vehicular access and egress; and
- iv. Quality surrounding amenities, such as first-class hotels, prestige apartment buildings and quality retail facilities.

b. Acquisition Terms

Based on a present value comparative financial analysis, the proposal submitted by First Quebec is approximately 12% lower than that of Trizec Equities.

c. Building Security

The First Quebec building is installing a complete and sophisticated security system, whereas Place Beaver Hall will provide a partial system with provision for future upgrading.

One now has to consider the relative importance of the above rankings. If the preference in any of these criteria can be eliminated or reduced, that criterion must assume a lower ranking when the final choice is made. In this regard, the following comments are made:

i. Completion by 1985

First Quebec's past achievements in regard to performance and the relatively lengthy period between now and mid-1985 effectively eliminates this risk from Air Canada's point of view.

ii. Established Developer

Although far smaller than Trizec Equities in financial strength and experience, First Quebec in partnership with Citicom has adequate development skills and financial resources to undertake a project of this magnitude.

iii. Property Management Experience

Whilst smaller than Trizec Equities, First Quebec has sufficient experience and size of portfolio to effectively administer this project.

iv. Location

If Air Canada places significance of their future head office's close proximity to the Metro system and access to retail facilities and amenities, the site of First Quebec would rank above that of Trizec Equities.

v. Terms of Acquisition

Terms are capable of being amended or reduced to eliminate the difference.

vi. Building Security

The electronic security systems of Place Beaver Hall can be upgraded to the standard of the First Quebec building at minor expense in relation to the overall cost of the project.

In the final analysis, in addition to the price differential as discussed above, the final choice reverts to a selection of the preferred location from Air Canada's point of view. This is a subjective matter, one that only Air Canada can decide upon, but in the opinion of A.E. LePage, the First Quebec site best meets the criteria of location in the city core in relation to amenities as laid down by Air Canada, and accordingly, would be recommended by A.E. LePage as the future head office location of Air Canada.

B. EVALUATION OF LEASE RENEWAL PROPOSAL

In order to assess the competitiveness of the lease renewal proposal, other recently completed lease transactions of a similar magnitude in the market were investigated. The exercise revealed that no comparable leases in excess of 150,000 square feet have been negotiated in Place Ville Marie in 1982. It is reported, however, that the renewal of Alcan's lease in Place Ville Marie in respect of approximately 140,000 square feet took place in mid-1981, at \$17.25 net per square foot, fixed for 10 years, applicable from mid-1983.

A direct comparison is difficult, due primarily to the change in market conditions which are far weaker today in Montreal than in early 1981 when negotiations commenced, and the fact that the Alcan lease was for a period of ten years and not five as in the case of Air Canada.

It is nevertheless considered that the Trizec Equities' proposal may be marginally high, but not unrealistic, and it is accordingly suggested that should Air Canada wish to pursue this alternative of leasing their space requirements, they attempt to negotiate improved lease renewal terms with Trizec Equities on the following terms:

1. A net rental of approximately \$17 to \$18 per square foot;
2. A limit on the operating expenses related to those in new energy efficient buildings; and
3. A five year lease with a five year option to renew at the same rate.

Every \$1 reduction in net rental equates to a saving to Air Canada of approximately \$150,000 per annum. In view of the office market conditions weakening in favour of tenants, there should be a strong incentive for Trizec Equities to conclude an agreement favourable to Air Canada.

SECTION III - EVALUATION OF CONDOMINIUM PURCHASE PROPOSALS

A. INTRODUCTION

The purpose of this section is to review the two condominium purchase proposals against the pre-determined criteria laid down by Air Canada, as detailed below, and accordingly provide an independent recommendation as to which proposal best meets these criteria.

The first proposal relates to Place Beaver Hall, a development presently under construction by Trizec Equities at 500 Dorchester Boulevard West, at the corner of Beaver Hall Hill and Dorchester Boulevard, Montreal, on a site of approximately 40,000 square feet. Construction of this project has already commenced and, to date, has advanced to the seventeenth floor. Completion is scheduled for Spring, 1983.

The second proposal relates to a proposed development by First Quebec comprising the block bounded by McGill College Avenue, de Maisonneuve Boulevard and Mansfield and President Kennedy Streets, measuring approximately 30,000 square feet. Construction of this project has not yet commenced and planning and construction details and specifications have not yet been finalized. It is nevertheless estimated that completion could be achieved by mid-1985.

As regards to the decision as to whether Air Canada should lease or purchase its future head office premises, A.E. LePage has reviewed the detailed financial and computer analyses provided by Air Canada. In this regard, A.E. LePage is satisfied that the methodology employed by Air Canada is appropriate, and concurs with the conclusion of the analysis that it is financially advantageous for Air Canada to acquire or own its premises as opposed to leasing them. On an after-tax basis, assuming certain appreciation in value of the real estate acquired by Air Canada, there is little doubt that over a period of 20 years it is financially advantageous to own real estate rather than to lease it.

B. OFFICE MARKET OVERVIEW

As an initial step, it is necessary to review the office market in Montreal.

At present, the City of Montreal has approximately 35 million square feet of class A and B office space, the major portion of which is located in the city core.

In mid-1981 the market changed from a situation of undersupply to one of oversupply. Until that time, a vacancy of approximately 1% had existed indicating a situation where demand far outweighed supply bearing in mind that the forces of supply and demand are regarded as being in equilibrium when a vacancy of approximately 5% exists. In mid-1981 the first of a number of new office developments was released to the market which together will add approximately 7 million square feet to the supply by mid-1984. As some 4 million square feet of this new supply has been pre-leased, it will result in the market having to absorb 3 million square feet of new space plus a significant amount of existing space in class A and B buildings as tenants like Bell Canada vacate existing offices to move to new developments.

Historically, the market has absorbed an average of approximately 800,000 square feet of office space per annum although this level increased to in excess of 1 million square feet in 1980/81 to make up for the shortfall that had occurred as a result of a shortage in supply in earlier years. It is estimated that approximately 700,000 square feet of space will be absorbed in 1982, and unless a dramatic economic recovery is experienced, a similar level of absorption could well be experienced in the ensuing years. Accordingly, the present oversupply of space is expected to continue for a number of years, resulting in vacancies reaching proportions in excess of 12%.

The result of this oversupply situation will undoubtedly be reflected in rental levels, and already a softening has taken place. Although a dramatic fall in rental levels is not foreseen, this situation will likely manifest itself in static rental levels and increased tenant allowances and concessions. Market rentals for new class A office space are presently assessed at \$16 to \$18 net per square foot, fixed for five year periods. In addition, generous leasehold tenant improvement allowances of up to \$15 to \$20 per square foot are being offered. However, in the case of larger space users such as Air Canada, more generous terms would undoubtedly be achievable. Extremely modest growth in net rentals is expected until conditions of supply and demand approach equilibrium.

It should, however, be noted that not all office buildings will be equally affected and some will undoubtedly be able to withstand these adverse conditions better than others. As a general rule, well located, quality buildings managed by reputable property managers should be the least affected. Furthermore, buildings with few major leases falling due over this unfavourable period should not be too adversely affected. Nevertheless, all property owners will have to assess their undividual positions very carefully and generally extremely competitive conditions are foreseen over the ensuing years with major benefits being reaped by the large space users like Air Canada.

C. EVALUATION OF CRITERIA

The evaluation of the two purchase proposals in accordance with the criteria laid down by Air Canada follows below:

1. Total Area Required

Air Canada has estimated its total head office gross leasable space requirement at 180,000 to 190,000 square feet. It is required that this space be on contiguous floors, preferably the top floors of the subject buildings. In addition, 25 parking spaces are required to be located within the building.

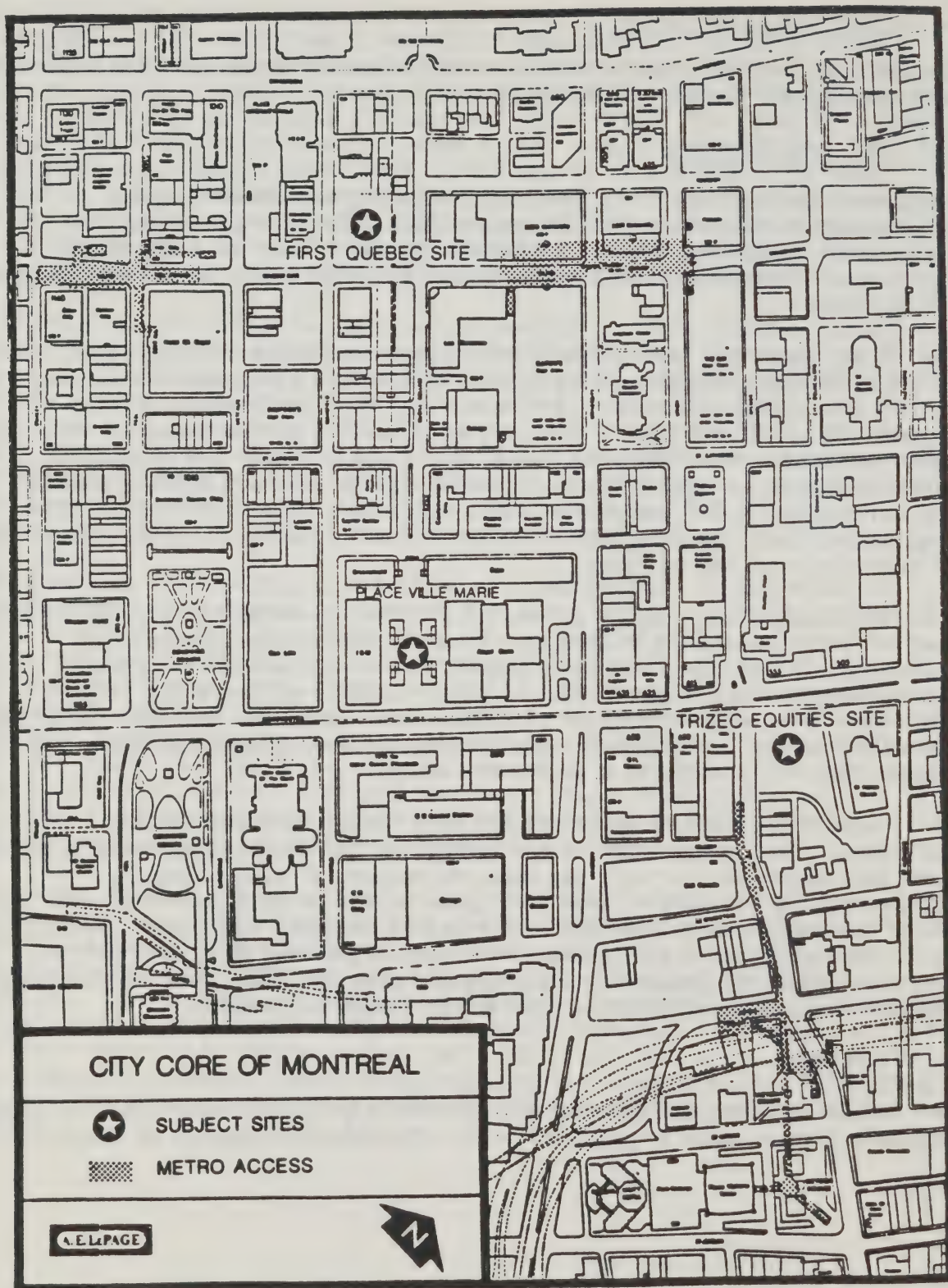
The Trizec Equities' building will provide approximately 470,550 square feet of gross leasable office space on twenty-six floors plus basement parking for approximately 180 cars. It is estimated that Air Canada would require approximately 192,000 square feet of gross leasable office space in this building which, after the deduction of the elevator lobby and mechanical, washroom and other non-office areas, would equate to a net useable area of approximately 178,560 square feet (this reflects a 93% efficiency). This requirement could be accommodated on the top ten floors i.e. floors seventeen to twenty-six of the building.

The First Quebec building is planned to provide approximately 350,000 square feet of gross leasable office space on twenty floors plus parking for approximately 200 cars. It is estimated that Air Canada would require approximately 183,179 square feet of gross leasable office space in this building which, after deduction of the elevator lobby and washroom and other non-office areas, would equate to a net useable area of approximately 173,179 square feet (this reflects a 94.5% efficiency).

It is understood that no space has yet been leased in either of the buildings. This requirement of Air Canada can therefore be adequately met by both developers and in fact, has been the subject of both proposals. Furthermore, a substantial amount of space exists in both buildings over and above the immediate requirement of Air Canada to cater for future expansion. It is understood that arrangements have been negotiated with both Trizec Equities and First Quebec for lease options over the floor immediately below the space under negotiation to provide for future expansion.

2. Floor Size

Air Canada requires a floor size of approximately 20,000 square feet of gross leasable office space to provide for the efficient utilization of space.



The upper floors of the Trizec Equities' building have been designed to accommodate 19,350 and 19,200 square feet of gross leasable office space on the seventeenth to twenty-fifth and twenty-sixth floors, respectively. These gross floor areas translate into net useable areas of 17,995 and 17,856 square feet, respectively.

The upper floors of the First Quebec project have been designed to accommodate 19,330, 18,655 and 17,980 square feet of gross leasable office space on the seventh to ninth, tenth to twelfth and thirteenth to eighteenth floors, respectively. These gross floor areas translate into net useable areas of 18,330, 17,655 and 16,980 square feet, respectively. Planning of this development has, however, not yet been finalized and the developer has advised that the building could be redesigned to allow for floor areas of 20,000 square feet of gross leasable space to accommodate this requirement of Air Canada.

At present, both projects fall slightly short of this minimum floor area requirement of Air Canada of 20,000 square feet which is not regarded as being of major consequence.

3. Location

Air Canada requires a city core location for its head office in close proximity to related amenities. The locality map, opposite, shows both properties in relation to the city core of Montreal.

The Trizec Equities' project is located in the city core of Montreal, on the southeast corner of Dorchester Boulevard and Beaver Hall Hill and, accordingly, has direct access off these two streets. To the east and adjoining the property is St Patrick's Church, while to the south are a number of old low-rise buildings. This property is located in close proximity to the new Bell Canada/National Bank project and other major office buildings on Dorchester Boulevard, and lies between Place Ville Marie, to the west, and Complexe Desjardins, Complexe Guy Favreau and Palais Des Congres, to the east. In view of the surrounding physical features of Dorchester Boulevard, Beaver Hall Square and St. Patrick's Church, it is unlikely that this building will be obscured by future developments except probably to the south. However, the upper floors should offer good views of the City, Mount Royal and the St. Lawrence River.

This property enjoys good vehicular access off Dorchester Boulevard and is within easy reach of the major expressways serving the city core. It is served by public transport, although the nearest Metro station, Victoria, which can be reached by tunnel from the corner of Belmont Street and Beaver Hall Hill, is a good distance away. It is not intended that this building will link into the existing tunnel to give it direct access to Victoria Metro station at this point, but provision has been in the structure for a link should it be required at a later date.

The First Quebec project comprises the block in the city core of Montreal bounded by McGill College Avenue, de Maisonneuve Boulevard, Mansfield and President Kennedy Streets and has direct access off these four streets. A number of major office developments for large corporate tenants have recently taken place in close proximity to this property and include buildings for Aetna/Excelsior Life, Manufacturers Life, B.N.P./Esso, Mercantile Bank and Alcan. In addition, the offices of IATA and ICAO are located immediately to the northwest of this property. This locality is well served with retail facilities, notably Simpsons, Eatons, Les Terrasses and the McGill Metro concourse, together forming the primary retail centre within the city core. Furthermore, this should be further strengthened with the planned Simpsons extension and the Cadillac Fairview Centre, located across de Maisonneuve Boulevard and immediately southwest and south of this property, respectively.

Plans to widen McGill College Avenue into a 120 foot wide boulevard from Place Ville Marie to McGill College by the City Council are well advanced and, it is understood, will be phased in with the development of this project. In view of the fact that this property is surrounded by four streets, particularly McGill College Avenue, and the fact that most of the neighbouring properties have already been recently developed, it is unlikely that this building will be obscured by future developments and the upper floors should offer good views of the City and Mount Royal.

This property enjoys good vehicular access and is within easy reach of the major expressways serving the city core. It is served by public transport, notably the McGill and Peel Metro stations. A direct link with the McGill Metro station will in all likelihood be achievable through the proposed Cadillac Fairview Centre and the developers have indicated that, if required and within their control, they would link into the system.

We are of the opinion that the First Quebec location is superior to that of Trizec Equities for the following reasons:

- a. Walking distance to the Metro line is slightly shorter in the First Quebec project, and in all probability, will have a direct link through the proposed Cadillac Fairview development. This matter should be further investigated by Air Canada, and a direct Metro link possibly be made on condition of any agreement.
- b. The site of the proposed First Quebec building is strategically located on the de Maisonneuve corridor, which in the last five years, has been the preferred choice of the majority of major office and retail developments in the downtown core of Montreal. Indeed, it suggested that the intersection of de Maisonneuve Boulevard and McGill College Avenue will become an important focus of financial activity and life in Montreal.

- c. Access to and egress from the First Quebec site for vehicular traffic is considered to be easier, with less congestion, particularly after the widening of McGill College Avenue.
- d. The general tone of the immediate area surrounding the First Quebec site is considered to be superior to that of Place Beaver Hall, being located in closer proximity to first-class hotels, McGill University, prestige apartment buildings and quality retail facilities and amenities.

4. Size of Building

Air Canada require essentially an office building of modest appearance and size to give them a notable presence in the building.

Based on the information provided, both developments are essentially office buildings. Provision has been made in the design of both buildings for the inclusion of institutional related activities at ground floor level, if required or desirable. This would enable Air Canada to locate its retail activities in either building at ground floor, if required. Furthermore, provision has been made in the First Quebec project for the inclusion of retail facilities below grade along the Metro link in the event of it being built.

The Trizec Equities' building will provide approximately 470,550 square feet of gross leasable office space on twenty-six floors, while the First Quebec project is planned to provide approximately 350,000 square feet of gross leasable office space on twenty floors. Accordingly, Air Canada would occupy approximately 41% or 52% of the office space in these buildings, respectively. It is therefore suggested that both buildings could be considered to be modest in size and height and offer Air Canada space for expansion in the future, if required.

Based on the plans and specifications provided, both projects could be considered to be modest in appearance. The planning details of the Trizec Equities project are well advanced and would therefore offer limited opportunity for revision, if required, while those for the First Quebec project have yet to be finalized and could therefore be amended, should it be desired.

It is therefore suggested that both projects meet this requirement of Air Canada.

5. Flexible and Energy Efficient Systems

a. Exterior Skin

Both buildings are using or planning to use a precast concrete exterior skin, the difference being that at Place Beaver Hall there will be punched windows with the frames cast into the precast panels, whereas at First Quebec there will be strip windows, which will be installed at the job site.

The advantage of installing the windows at the factory is that there is a perfect seal on the interior between the precast and the windows, whereas when the windows are installed at the job site this joint must be sealed at the job site.

The smaller area of glass at Place Beaver Hall will work to the advantage of this building in the wintertime, while during summertime the smaller area of glass will be offset by the reflective qualities of the glass that is proposed at First Quebec.

There is a strong tendency in Canada at the present time to reduce glass areas as well as to use reflective glass and each building has taken advantage of one aspect.

The precast concrete panels proposed by Place Beaver Hall appear to be of excellent design, but unfortunately, one cannot comment on the design for First Quebec's development as these details are not yet available.

b. Roof

The roof and roof insulation proposed for the First Quebec building is essentially the same as is proposed for the Place Beaver Hall, the only basic difference is that the many small roofs on the First Quebec building require more flashing and connections to the building structure.

c. Heating, Ventilation and Air-Conditioning Systems

Place Beaver Hall with its central heating and cooling plant and its overhead ducted and double-ducted heating/cooling system and individual floor air handling units has an advantage in the air handling costs with partial floor occupancies.

The provision of heating through perimeter diffusers on the ceiling has an advantage in that it eliminates any baseboard radiators. There is a possibility that cold areas can result at the base of the windows on the coldest days. However, we have been assured that this particular problem has been investigated and the velocity of the hot air is such that this problem should not occur. Place Beaver Hall is using natural gas which is claimed to be somewhat less expensive than hydro at this time.

However, it has been predicted that the difference in cost between hydro and gas will be reduced progressively to make hydro extremely competitive with natural gas.

At the First Quebec building the cooling is provided by supply and return air ducts from the mechanical penthouse and distribution on the various office floors by overhead ducts with thermostats controlling the variable air volume boxes.

The heating at the First Quebec building is by hot water radiators around the perimeter with controls at every bay, but has the capability of converting to individual thermostatic controls within individual offices.

While the natural gas heating at Place Beaver Hall is reported to be less expensive than hydro, the central plant that is used at the First Quebec building can provide up to 100 percent free cooling by using outside air whenever exterior temperatures permit, which is not possible at Place Beaver Hall.

Both buildings are providing heat reclaim systems as well as Central Energy Management Systems, the basic difference appearing to be that the control of lighting after hours for Beaver Hall is in-house whereas the control of after hours of lighting for the First Quebec building will be through remote control monitoring by an outside agency.

Venetian blinds are provided at Place Beaver Hall and this is advisable as reflective glass is not being installed.

d. Lighting and Electrical

The power distribution system on both buildings appears to be very similar as is the provision of power outlets and telephone service for the office space.

With reference to the lighting of the two buildings, the coffered light fixtures at Place Beaver Hall are a more efficient light source than the troffers proposed for the First Quebec building. Place Beaver Hall is providing one light fixture for every 75 square feet of office area, whereas the First Quebec building is providing one fixture for every 50 square feet of office area.

The net effect is that Place Beaver Hall may have slightly lower foot candles, but the energy consumption will be considerably less than at the First Quebec building, as presently proposed.

The fire alarm system and emergency generator systems appear to be identical for both buildings.

Both projects are planning on overhead distribution of power and telephone systems, which necessitate the use of jiffy poles, or the use of concealed wiring in any partitions.

If any special requirements are required, the First Quebec building has certain advantages as specifications have not yet been finalized.

e. Conclusion

Considering the above factors, there does not appear to be any material difference insofar as energy is concerned between the two buildings. However, in order to make a more precise comparison, a total heat loss/gain analysis has to be undertaken, which is beyond the scope of this report.

6. Identification

Air Canada wish their presence to be felt in the building as the major occupant in order to give them a visible identification in the market place.

It is understood that both developers are agreeable to naming their buildings 'Place Air Canada' in the event of Air Canada committing to their project. This would afford Air Canada strong exposure and identification. Furthermore, as both properties are well located in the city core of Montreal, they should both afford Air Canada excellent visibility.

By Air Canada occupying approximately 41% or 52% of the gross leasable office space in the Trizec Equities' or First Quebec buildings, respectively, they are assured of being the major tenant in the former building and guaranteed of this position in the latter building. It is extremely unlikely, particularly in view of the proposed naming of the building, that the building selected by Air Canada would accommodate another tenant of the size and importance of Air Canada.

Accordingly, it is suggested that both properties adequately meet this objective of Air Canada.

7. Acquisition Terms

Air Canada, in considering the two proposals, wish to give full consideration to the financial terms relating to each proposal.

In giving consideration to this aspect, account has been taken of the information provided by Air Canada, Trizec Equities and First Quebec, and more specifically, of correspondence addressed to Air Canada dated August 5, 1982 and August 9, 1982 from the latter two developers, respectively, detailing their revised terms of purchase. In addition, A.E. LePage met with each of the developers in Montreal to obtain a first-hand appreciation of each development.

The salient terms of the two offers are detailed below:

Trizec Equities

Occupation:	June 1, 1983, approximately (90 days for fixturing after completion, scheduled for February 28, 1983).
Space:	192,000 square feet of gross leasable office space plus 25 parking spaces.

- Purchase Price:** \$150 per square foot of gross leasable office space, i.e. \$28,800,000, inclusive of 25 parking spaces.
- Date of Payment:** One-third of purchase price on acceptance of the offer (assumed to be October 1, 1982 in the calculation below), one-third in equal monthly instalments, commencing one month after acceptance, up to the date of occupation, and the remaining one-third on occupation.
- Improvement Allowance:** \$15 per gross square foot of space, i.e. \$2,880,000. No supervision costs relating to Air Canada's improvements will be charged.
- Existing Lease:** Air Canada's lease in Place Ville Marie will be cancelled on the date of the occupation and Air Canada will not be required to re-instate this space to its original condition. This lease expires on June 30, 1985.
- Property Expenses:** Normal operating expenses and property taxes prorated to the office space purchased to be paid by Air Canada. An average year's expenses are estimated at approximately \$6.50 per square foot (as of the initial year, i.e. 1983/84) although actual expenses should be less in the first year because of manufacturers warranties and low maintenance.

First Quebec

- Occupation:** July 1, 1985.
- Space:** 183,179 square feet of gross leasable office space plus 25 parking spaces.
- Purchase Price:** \$140 per square foot of gross leasable office space plus \$12,500 per parking space, i.e. \$25,645,060 + \$312,500 = \$25,957,560.
- Date of Payment:** July 1, 1985.
- Improvement Allowance:** No allowance provided by the developer. No supervision costs relating to Air Canada's improvements will be charged.

Property Expenses: Normal operating expenses and property taxes prorated to the office space purchased to be paid by Air Canada. Actual expenses of approximately \$6.75 per square foot are estimated from the initial year, i.e. 1985/86. An average year's expenses as of the initial year should, however, reflect an increased cost to approximately \$7.50 per square foot, which equates to approximately \$6.50 per square foot as estimated by Trizec Equities, escalated for two years at a rate of 8% per annum to reflect a 1985/86 cost.

In assessing the financial implications of the proposals, account will be taken not only of the different capital sums involved, but also the varying dates of payment. Accordingly, the financial comparisons will be conducted on a present value basis to take account of the time value of money, which in this exercise will be based on an opportunity cost of capital of approximately 16% per annum as estimated by Air Canada.

It should be noted that the exercise below is not intended to suggest absolute costs of the two proposals, but to serve purely as a basis for comparison. Certain assumptions have, of necessity, had to be made and these are detailed as follows:

Cost Increases: Construction related costs and operating expenses and property taxes are assumed to increase at an annual rate of 8% over the time horizon under review.

Place Ville Marie: In the event of Air Canada selecting the proposal of Trizec Equities or First Quebec, it is assumed that the lease relating to this space would be cancelled on May 31, 1983 or expire on June 30, 1985, respectively. No account has been taken of the space sub-leased by Air Canada to Alcan as it is believed to apply equally in both cases.

4333 St. Catherine Street:

In the event of Air Canada selecting the proposal of Trizec Equities or First Quebec, it is assumed that this lease would continue in existence until expiration on January 31, 1985, and in the case of the latter proposal being selected, this lease is assumed to continue on a monthly basis until June 30, 1985 at the same rental.

Improvement Costs: It is estimated by Air Canada, having taken account of the building specifications of the two developers, that approximately \$3,888,000 (cost as at mid-1983) would be required to be spent on fixtures and fittings to meet the requirements of Air Canada in both buildings.

- Moving Costs:** It is estimated by Air Canada that a cost of approximately \$337,000 (as at mid-1983) would be incurred in relocating in either of these two buildings.
- Demolition:** In the event of Air Canada selecting the First Quebec proposal, the space in Place Ville Marie would have to be reinstated to its original condition at the cost of Air Canada (per the lease). It has been estimated by Trizec Equities that a cost of approximately \$9 per square foot (as at mid-1982) would be required to achieve this end - this equates to approximately \$1,750,000 in mid-1985 based on an 8% annual increase in costs. It is suggested that this cost appears excessive and accordingly the exercise below is based on a cost of \$5 per square foot (as at mid-1982). It is strongly suggested that actual quotations for the work required to be carried out be obtained to verify this cost.
- Operating Expenses and Taxes:** As both buildings will be new and designed to modern standards of energy conservation and efficiency, it is assumed that there will be no material differences in property expenses. It is furthermore assumed that management contracts with both developers would be negotiated to reflect the same management costs as well as "after-hour" energy costs.
- Capital Appreciation:** In the exercise below, no account has been taken of capital appreciation/depreciation. It is therefore assumed that both properties would appreciate/depreciate in value at the same rate. Based on the information at hand, it is believed that there is no reason to assume that one property will appreciate/depreciate in value at a different rate to the other.
- Acquisition Costs:** It is assumed that the acquisition costs of both proposals, involving legal fees, survey fees, etc., would be approximately equal and incurred approximately at the same time and have therefore not been taken into account in the calculations below.

In assessing the financial implications of the proposals, it is necessary to compare them on a time related basis. Accordingly, the individual outflows of funds in respect of each proposal have been projected from a common point in time, viz. October 1, 1982 when it is assumed that the Trizec Equities proposal would take effect, until July 1, 1985 when the First Quebec proposal, if selected, would be effected. Prior to October 1, 1982 and subsequent to July 1, 1985, it is assessed that identical circumstances would prevail. The individual outflows pertaining to each proposal are detailed below and have been apportioned on a quarterly basis. The outflows have then been discounted at a rate of 4% per quarter (equating roughly to the estimated opportunity cost of capital to Air Canada of approximately 16% per annum). It is assumed that each outflow occurs at the beginning of each quarter. Furthermore, no account has been taken of taxation as it applies more or less equally to both properties.

The relative costs are estimated as outlined on the table, opposite.

From the above calculations, it is apparent that the present value costs of the Trizec Equities and First Quebec proposals equate to approximately \$33,473,000 and \$28,460,000, respectively. In order to place the two buildings on a fair comparative basis, however, two matters have to be taken into account and recognised in the calculations:

- a. In the case of the Trizec Equities' proposal, an additional 5,381 square feet of net useable space would be acquired; and
- b. The two buildings have slightly different efficiencies in terms of gross leasable to net useable ratios. First Quebec's efficiency of 94.5% is slightly higher than Trizec Equities' efficiency of 93% as the centralized air-conditioning system in the former building obviates the necessity for a mechanical room on each floor.

These two differences are recognised by dividing the aggregate purchase price by the number of net useable square feet in each building. In this manner, the two alternatives are reduced to a common and fair basis of comparison and quantified as follows:

Trizec Equities: Present value of \$33,473,000 divided by 178,560 square feet of net useable space equates to a cost of \$187.46 per square foot of net usable area.

First Quebec: Present value of \$28,460,000 divided by 173,179 square feet of net useable space equates to a cost of \$164.34 per square foot of net useable area.

It should be noted that this exercise is not intended to reflect an absolute cost of each proposal but to serve purely as a basis for comparison.

On the basis of the two proposals, the information supplied and the assumptions listed above, it is suggested that the First Quebec proposal has a financial benefit to Air Canada over the proposal by Trizec Equities, a saving of approximately 12%.

8. Completion

It is essential that both developments are completed on schedule, particularly the one of First Quebec, as Air Canada's lease in Place Ville Marie expires on June 30, 1985.

As mentioned above, construction of the Trizec Equities building is well under way and completion is scheduled for Spring 1983. Trizec Equities is also the owner of Place Ville Marie and has accordingly proposed that the lease in respect of the latter building is cancelled once Air Canada takes occupation of the new building. It is furthermore understood that the funds required for the completion of this project have been secured and will therefore not cause any delays in construction. Accordingly, unless something major and unforeseen occurs, Air Canada's exposure in this regard is extremely limited.

Planning of the First Quebec project has not yet been finalized and the required funds have not yet been secured. First Quebec advise that planning could be completed and construction could commence by January, 1983, leaving approximately 30 months for construction. It is estimated that a construction period of approximately 18 months would be required, leaving approximately 12 months to spare. As far as the raising of funds is concerned, First Quebec advise that preliminary steps have been taken in this regard and are confident that it could be achieved with a minimum of delay. It has also been suggested by First Quebec that certain guarantees could be provided to ensure the timeous completion of the project and that any commitment by Air Canada could be conditional upon them securing the required funds within a specified period of time.

Accordingly, it is suggested that Air Canada would be exposed to greater risk in the case of the First Quebec project than in the Trizec Equities' project, but that the uncertainties related to the former are limited and surmountable.

9. The Developer

Air Canada wish to minimize their risk exposure and achieve a quality project and accordingly wish to deal only with established major developers.

Trizec Equities is a major property developer both in Canada and the U.S.A., and has primarily developed property to be retained as long-term investments. The Company was established in 1960 and has built up a portfolio totalling in excess of 20,000,000 square feet of office space. As at October, 1982, the book value of the properties controlled by Trizec Equities was in excess of \$2.5 billion. The Company presently has a portfolio of approximately 4,790,000 square feet of office space in Montreal alone (excluding the subject property).

First Quebec was established in 1969, while its partner in the subject property, Citicom, was established in 1934. First Quebec has developed some fifteen major projects, of which all but two have been in Montreal. Of these, the Company has retained an interest in seven projects, representing a total of approximately 738,000 square feet of space, plus 218 rooms (an hotel). Citicom, on the other hand, was founded as a commercial parking operator and is today the largest commercial parker in Canada. Additionally, the Company has been engaged in the development and investment in some ten commercial properties and hotels, three of which are located in Montreal.

It is apparent therefore that both developers have substantial property portfolios and considerable development experience, although Trizec Equities is by far the larger of the two companies. Furthermore, Trizec is primarily a developer of property for long-term ownership, while First Quebec appears in many instances to have disposed of its interests after completion. It is reported that First Quebec has recently sold its interest in the recently completed office building at 1001 de Maisonneuve Boulevard. It is accordingly suggested that the Company's intentions regarding long-term ownership of the subject property be investigated by Air Canada and considered accordingly.

10. Property Managers

It is important to Air Canada that established and experienced property managers are appointed in the administration of the condominium corporation and management of the related development.

As mentioned above, Trizec Equities has a very substantial property portfolio spread across Canada and the U.S.A. The Company also has some 4,790,000 square feet of office space in Montreal which it administers for its own account. Accordingly, Trizec Equities has built up a great depth of management expertise not only across Canada and the U.S.A. but also in Montreal. It is reported that Trizec Equities does not manage properties in which it does not have an equity interest.

First Quebec presently administers some 1,200,000 square feet of space in some eight properties, seven of which are located in Montreal. Of these, the Company has an equity interest in five and therefore administers three on behalf of owners in which it has no financial interest.

Accordingly, it is apparent that both Trizec Equities and First Quebec have considerable property management expertise in Montreal, although the former company is by far the larger of the two. Furthermore, it has a greater depth of experience and nationwide exposure.

It is understood that Air Canada has negotiated an arrangement with both developers whereby they would have equal representation, particularly in the case of the Trizec Equities' project in which they would have less than a 50% interest by area, in matters relating to major renovations or maintenance, and the appointment of property managers. It is, however, suggested that the formula for the determination of management costs of both developers as well as that for the determination of "after-hour" energy costs be established and considered at this time.

11. Building Security Control

The security system for the two buildings is identical in that they both are planning to be manned 24 hours a day by security personnel. Both buildings have a C.C.T.V. system. The difference is that in addition to these items, the First Quebec building will provide card access, door alarms, alarms at stairs and electrical locks on exterior doors, whereas Place Beaver Hall is only providing empty conduit on the ground floor at the exterior doors for future addition of door alarms.

One additional consideration from a security standpoint of Air Canada may be the provision of separate elevators for their own use or other security provisions within the perimeter of their space. While some of these provisions can be provided at Place Beaver Hall, it is much simpler to provide a more extensive security system at the First Quebec building during the working drawing specification stage.

In conclusion, the First Quebec building is installing a complete and sophisticated security system, whereas Place Beaver Hall will provide a partial system with provision for some future upgrading.

12. Other Tenants

Of important consideration to Air Canada is the type of other potential tenants already and likely to be accommodated in the building to ensure that they are compatible with Air Canada.

As mentioned above, it is understood that no space has yet been leased in either of the buildings. There is little reason to believe that the buildings will attract a different class and type of tenant as they are both well located in the city core and will be of a similar quality. Accordingly, both should cater to the needs of class A office space users as well as class B users wishing to upgrade. Potential tenants should represent a cross-section of those already located in the city core of Montreal who wish to relocate for a variety of reasons. The floor sizes of both buildings will undoubtedly appeal to the larger space users, while the new and modern energy efficient mechanical systems should appeal to those users wishing to contain expenses. The office rentals will undoubtedly be set at the top end of the market and hence attract tenants who can afford such accommodation. As the building selected will be named Place Air Canada, it is unlikely that another major tenant of the size of Air Canada, particularly another airline group, will be attracted to the building.

Air Canada will undoubtedly set the standard for the building selected and hence attract tenants engaged in similar spheres of activity or wishing to enjoy and preserve this standard. It is suggested that Air Canada retains the right to approve all prospective tenants prior to commitment by the developer.

13. Overall Quality of Building

The following factors have been considered.

a. Elevators

Both projects are planning on using equipment equivalent to the Otis Elevonic which are excellent elevators with state-of-the-art control systems.

The plans for elevating at the First Quebec building provide a superior up-peak interval and inter-floor traffic service than at Place Beaver Hall. In addition, a separate bank of elevators for the exclusive use of Air Canada could only be provided in the First Quebec building.

As a result, the elevator service in the proposed First Quebec building is judged to be superior to that of Place Beaver Hall.

b. Finishes

The lobby of Place Beaver Hall is very extensive including a considerable amount of landscaping. The lobby of the First Quebec building is simpler, relying on a large landscaped podium fronting on McGill College Avenue for effect.

The office floor washrooms will both be of excellent quality and the corion vanity tops and basins as proposed at Place Beaver Hall are considered the very best on the market from a long-term standpoint.

The office ceiling systems at Place Beaver Hall use integrated diffusers with provision for sprinklers, compared with the normal T-bar suspension systems proposed for the First Quebec building.

c. Life Safety Systems

The life safety systems proposed for both buildings appear to be identical and are essentially based on the existing code requirements.

d. Additional Items

The window washing system being utilized at Place Beaver Hall is efficient due to the shape of the building which makes it possible to use the track-mounted power swing stages. The removable davits for power swing stages as proposed in the First Quebec building are satisfactory but not as efficient.

Both buildings are proposing to waterproof the parking garage and this is considered essential due to past experience in deterioration of parking garages.

Conclusion

Both buildings provide quality finishes. Each of the developments provide different features which are judged to be superior to the other. On balance, therefore, neither project is rated above the other.

D. CONCLUSIONS OF EVALUATION OF CONDOMINIUM PROPOSALS

In evaluating the two proposals in relation to these criteria, it is suggested that both rank equally except for the following:

Trizec Equities is deemed to rank above First Quebec in the following areas:

- a. Completion by 1985.
- b. Established Developer.
- c. Property Management Expertise.

On the other hand, First Quebec ranks above Trizec Equities in the following areas:

- a. Location.
- b. Acquisition Terms.
- c. Building Security.

One now has to consider the relative importance of the above rankings. If the preference in any of these criteria can be eliminated or reduced, that criterion must assume a lower ranking when the final choice is made. In this regard, the following comments are made:

a. Completion by 1985

First Quebec's past achievements in regard to performance and the relatively lengthy period between now and mid-1985 effectively eliminates this risk from Air Canada's point of view.

b. Established Developer

Although far smaller than Trizec Equities in financial strength and experience, First Quebec in partnership with Citicom has adequate development skills and financial resources to undertake a project of this magnitude.

c. Property Management Experience

While smaller than Trizec Equities, First Quebec has sufficient experience and size of portfolio to effectively administer this project.

d. Location

For the following reasons, specified in detail above, it is considered that the location of the First Quebec site is superior to that of Place Beaver Hall:

- i. Closer distance to Metro station;
- ii. Strategically situated on the de Maisonneuve corridor, the location of major office and retail developments in the last five years;
- iii. Simpler and less congested vehicular access and egress; and
- iv. Quality surrounding amenities, such as first-class hotels, prestige apartment buildings and quality retail facilities.

e. Terms of Acquisition

Terms are capable of being amended or reduced to eliminate the difference.

f. Building Security

The electronic security systems of Place Beaver Hall can be upgraded to the standard of the First Quebec building at minor expense in relation to the overall cost of the project.

In the final analysis, in addition to the price differential as discussed above, the final choice reverts to a selection of the preferred location from Air Canada's point of view. This is a subjective matter, one that only Air Canada can decide upon, but in our opinion, the First Quebec site best meets the criteria of location in the city core in relation to amenities as laid down by Air Canada, and accordingly, would be recommended by A.E. LePage as the future head office location of Air Canada.

SECTION IV - EVALUATION OF LEASE RENEWAL PROPOSAL

A. INTRODUCTION

Air Canada presently leases space in Place Ville Marie, Montreal for its corporate head office. This lease expires on June 30, 1985 and consideration is presently being given by Air Canada to the renewal thereof for a further period of five years. A lease renewal proposal has been obtained from Trizec Equities, the owner of Place Ville Marie, and A.E. LePage has been commissioned to comment thereon in relation to its competitiveness in the market and other relevant matters.

The lease renewal proposal is commented upon in the light of the soft market conditions presently existing and expected to continue in Montreal. An overview of the office market was discussed in Section III of this report.

B. EVALUATION OF PROPOSAL

The terms of the lease renewal proposal were detailed in correspondence addressed by Trizec Equities to Air Canada on August 24, 1982 and are summarized below:

Term:	July 1, 1985 to June 30, 1990.
Area:	Existing of 152,834 square feet.
Rental:	\$19 net per square foot.
Property Expenses:	Operating expenses and property taxes to be prorated in relation to the space leased and paid by Air Canada - presently approximately \$8.59 per square foot.
Sprinkler System:	Trizec Equities would install a sprinkler system throughout the leased premises at its expense.
Improvement Allowance:	An allowance of \$3 per square foot of space leased would be paid by Trizec Equities at the commencement of the renewal term. No administrative and supervisory fee would be charged in respect of improvements effected.
Parking:	25 parking spaces would be made available at the expense of Air Canada - rental presently \$125 to \$135 per parking space.

Acceptance: The offer is open for acceptance until the end of business on Wednesday, September 8, 1982.

In order to assess the competitiveness of the proposal by Trizec Equities, other lease transactions recently completed in the market were assessed. In order for the comparison to be valid, one has to examine transactions in Place Ville Marie of approximately the same size as the space occupied by Air Canada. It is obvious that renewal terms offered by any landlord to a 100,000 square foot tenant would be vastly superior than that offered to a 15,000 square foot tenant.

Our investigations reveal that no comparative leases in excess of 150,000 square feet have been negotiated in Place Ville Marie in 1982. It is reported, however, that the renewal of Alcan's lease in Place Ville Marie in respect of approximately 140,000 square feet took place in mid-1981, at \$17.25 net per square foot, fixed for 10 years, applicable from mid-1983. Details such as tenant improvement allowances could not be verified.

A direct comparison with the Alcan lease is difficult, as this lease takes effect in 1983, and not 1985 as in the case of Air Canada. However, if one takes the reported Alcan rate of \$17.25 and escalates it at 5% per annum for two years, representing anticipated rental growth in the short to medium-term, an equivalent rent of \$19.02 is calculated, almost identical to Air Canada's offer. This could in theory represent a basis for evaluating Trizec Equities' offer to Air Canada in 1985.

However, due to the fact that market conditions are far weaker today than existed in Montreal at the beginning of 1981 when the Alcan lease was presumably negotiated, and if one takes into account that the Alcan transaction was a 10 year lease and not 5 years as in the case of Air Canada, it would appear that the offer by Trizec Equities to Air Canada may be slightly high.

The advantages to Trizec Equities in concluding an agreement for the lease of this space to Air Canada should not be overlooked. Office market conditions are weakening in favour of tenants and Trizec Equities could be faced with leasing a substantial amount of space in extremely competitive times, competing with newer, more energy efficient and safer buildings. By concluding an agreement with Air Canada for the lease of this space, Trizec Equities would eliminate the possible costs of vacant space, leasing agents' commission, substantial tenant improvement allowances and additional administration, should the space be leased to a number of tenants. Furthermore, the unquantifiable impact of the loss of a major prestigious tenant such as Air Canada will undoubtedly not be overlooked by Trizec Equities in the final analysis.

C. CONCLUSION

In the light of present and anticipated future economic and market conditions, it is apparent that the proposal of Trizec Equities may be marginally high but not unrealistic. It is suggested that should Air Canada wish to pursue this alternative of renewing their lease in Place Ville Marie, that they attempt to negotiate improved lease renewal terms with Trizec Equities on the following basis:

1. A net rental of approximately \$17 to \$18 per square foot;
2. A limit on the operating expenses related to those in new energy efficient buildings; and
3. A five year lease with a five year option to renew at the same rate.

A reduction in net rental of \$1 per square foot equates to an annual savings to Air Canada of approximately \$150,000.

APPENDIX A

TRIZEC EQUITIES PROPOSAL - BUILDING SPECIFICATIONS

The following information was provided at a meeting on August 25, 1982 by Mr. Frank McGrath of Trizec Equities and Mr. Jean-Eudes Guy who are the project manager and architect of this project, respectively. The specifications are the final specifications as the project is now well advanced.

FLEXIBLE AND ENERGY EFFICIENT SYSTEMS

Exterior Skin

The exterior skin is of beige coloured precast concrete panels fabricated of tyndale stone aggregate and is designed on the rain screen principle.

It is 10.5" thick with double wall construction separated by 2.5" of foam insulation plus an air space. This construction provides a "u" factor of .09.

The windows are "punched" windows with the frames placed into the precast panels at the factory and the sash installed at the job site. This method of construction eliminates any air leakage around the windows and makes it unnecessary to do caulking on the interior perimeter of the windows.

The proportions of double and triple glazing that are proposed will provide a combined "u" factor of .50.

The windows are not reflective but are bronze tinted.

With the glass area being 40% of the exterior skin area, the combined "u" factor is .24.

Roof

The roof is an inverted roof and will have a liquid applied, rubberized membrane covered with 3" of polystyrene held down with a screen and stone ballasting.

Heating, Ventilation and Air-Conditioning Systems

The fuel is natural gas throughout with the exception of partial electric heating in the basement and the penthouse. The reason for this is that the price of natural gas at present is such that the fuel cost is less than that for the use of electric heating throughout.

The heating and air-conditioning on the office floors is provided by an overhead ducted variable air volume system for the interior zones, and an overhead dual duct system on the exterior perimeter with thermostatic control of mixing boxes.

The variable air volume boxes respond to the thermostats by adjusting the amount of cold air, whereas the dual duct mixing box system operates by the thermostats controlling the amount of hot or cold air that will be provided into the exterior zones.

The exterior walls are divided into 13 zones and the interior areas of each floor are divided into 6 zones.

The air-conditioning is provided by a cooling tower and two chillers as well as a heat pump which reclaims heat from the chiller operation for use in the air-conditioning system.

Each floor has a compartment unit for recirculating the air within the floor and through coils providing either the heating or cooling as required.

The provision of heat from the ceiling only can, in some instances, leave a cold triangle below the windows and in the area close to the outside walls. This problem can, however, be eliminated depending on the amount of insulation in the walls, the size of windows, double glazing of windows and how extreme the outside temperature is during the wintertime. For this building the diffusers were tested and assurance was provided that this should not be a problem.

In addition to the normal controls within the building, the central energy management is controlled by the Johnson Total Building Automation Service System, which monitors interior and exterior temperatures remotely and turns the equipment on or off to provide maximum energy conservation of the equipment controlled.

The parking garage is not heated except at the ramp and the ventilation of the parking garage is controlled by carbon monoxide detectors which minimizes the amount of cold air being drawn into the parking garage.

One inch venetian blinds are provided as part of the base building to minimize the solar load and to provide economies in the supply of air-conditioning.

Lighting and Electrical

600 volt, 3 phase power is transformed to 120 and 208 at each floor with main electrical rooms in basement and penthouse.

Electrical and telephone rooms are provided at each floor.

The lighting is provided by 347 volt, 2 light fluorescent troffer fixtures with metal ends and acoustic panel sides, connected with 10' flexible leads which will allow flexibility within the 4' 11"x 4' 11" module of the acoustic tile ceiling. The lighting levels provided are 65 foot candles and are designed to consume 1.9 watts per square foot, with one fixture for each 75 square feet.

The lighting is monitored by time and zones by the P.D.M. System which is a centralized computer control of lighting to provide economies in the use of electricity.

Telephone distribution is by means of plastic conduit within the ceiling slab, with one outlet provided for 600 square feet of leaseable area, via jiffy poles or through partitions.

For power distribution, one 1200 watt circuit is provided for each 400 square feet of rentable office space through either jiffy poles or wall outlets in partitions.

Emergency power is provided by a diesel powered emergency generator having a capacity of 450 kilowatts to provide minimum lighting, exit lighting, fire alarm system, fire pump, smoke exhaust system, one elevator and other fire safety provisions, such as emergency communication.

Plumbing

The building is fully sprinklered. The heads are extremely small and are located in an integrated ceiling system which allows moving of light fixtures and ceiling tiles with a minimum of disruption. The bathroom fixtures are American Standard fixtures and the faucets in all washrooms are the single handle Delta faucets, providing both hot and cold water.

All hot and cold water pipes are insulated.

Drinking fountains are provided with glass fillers on each fountain. In addition, provisions for the handicapped are provided for in both the mens and womens washrooms on each floor.

BUILDING SECURITY AND CONTROL

A closed circuit T.V. system is provided with cameras at stairs, truck dock, garage entrance, plus other isolated or critical areas.

These closed circuit T.V. cameras are controlled by T.V. monitors located at the security desk in the main lobby which will be manned 24 hours a day, 7 days a week. At this time, no door alarms or card entry systems are proposed, however, conduits have been placed for the future installation of these systems if they are considered necessary.

OVERALL QUALITY OF BUILDING

Elevators

The elevators will be the Otis Elevonic 101, which are gearless elevators with micro processor controls and allow a considerable amount of programming to suit the needs of the building. Five of these passenger elevators will go from the lobby to the 14th floor and 5 elevators will go from the 15th floor to the 26th floor.

During off-peak hours, one of the high-rise elevators will be dedicated to service elevator use including access to the rooftop mechanical and storage space as well as deliveries from the basement.

As a consequence, for times other than peak periods, the 15th to 26th floors will be served by four elevators plus one service elevator.

The low-rise elevators are 3,500 pound elevators operating at 500 feet per minute. It has been calculated that they will operate on an interval of 31 seconds and handle up to 17.5% of the population in 5 minutes.

The high-rise elevators are 3,500 pound elevators at 800 feet per minute. It has been calculated that they will operate on an interval of 32 seconds and handle 12.5% of the population in 5 minutes.

The calculation has not yet been done on the basis of occupancy of the top 10 floors by one tenant with the resulting inter-floor traffic. This will be a matter for the elevator consultants to determine.

The service to the three parking garages will be by means of one 2,500 pound hydraulic elevator operating at 125 feet per minute in the up direction and 150 feet per minute going down.

The need for card control access to the various floors by means of these elevators has not yet been dealt with but presumably can be considered at a later date if considered to be necessary.

Finishes

The very generous lobby will make extensive use of architectural concrete, granite, oak lumber, beamed ceilings and arched doorways, and extensive interior and exterior hard and soft landscaping.

The typical washrooms on each floor will have premium quality ceramic tile floors and walls with corion vanity tops and basins. The bathroom partitions and napkin and towel dispensers will all be matching arborite or formica finish with heavy duty stainless steel accessories.

Office ceilings will be fibreglass (which will be supplied only) with a combination of E.H. Price and normal T-bar suspension systems.

Sound Control

To prevent noise transmission between offices, all necessary partitions are of a double layer of 1/2" drywall on each face on 3 5/8's studs fully insulated with caulking on top and bottom. These partitions will go to the slab above.

Where the supply and return air is required to go through these demising partitions, the flow will be through silencers, and all ducts are insulated up to the V.A.V. boxes or mixing boxes.

To minimize noise transmission from the fan room on each floor, the walls will be constructed of concrete blocks covered by a freestanding drywall stud wall filled with insulation. The fan room doors will be double doors with perimeter gaskets.

To minimize noise transmission from the penthouse to the top floor, the floor thickness has been made 12.5" thick with an additional floating slab under the equipment. In addition, acoustic isolators will be used as required.

Life Safety Systems

On fire mode, the life safety and smoke evacuation system will close and open various dampers to provide for exhaust from the fire floor and supply air into all other floors to pressurize the non-fire floors. Stairs below grade will be pressurized.

Additional Items

Window washing will be done by a track mounted power operated swing stage which is held in place down the face of the building with cast in place, metal window washer tracks within the precast concrete panels. When not in use, the window washing equipment will be stored within the roof penthouse.

The parking garage floor will be waterproofed by the use of hydroteck 6125. This will be protected by a slip sheet plus a concrete topping to prevent penetration of the slab by calcium chloride which would then deteriorate the reinforcing steel.

APPENDIX B

FIRST QUEBEC PROPOSAL - BUILDING SPECIFICATIONS

The working drawings and specifications are not yet finalized and it has been suggested that many of the specifications that are now proposed can be changed or updated should Air Canada so desire. In general terms, these specifications can in some cases be upgraded or customized to suit the requirements of Air Canada within the contract price. These specifications were provided by Mr. H. Zave Kahn and Mr. M.J. Weigensberg of First Quebec Corporation.

FLEXIBLE AND ENERGY EFFICIENT SYSTEMS

Exterior Skin

It is proposed that the glazing be double, and partially triple, glazed thermo units with thermo broken aluminium frames using a reflective glass, probably silver.

It is proposed that the glass area be approximately 50% of the outside skin face, basically strip windows in precast concrete panels which will be of a finish yet to be determined and including 2 1/2" to 3" styrofoam insulation at the precast concrete.

At ground floor level it is proposed that the main entrance will be a minimum of two stories high and will include revolving doors as well as swinging doors.

Roof

It is proposed that the roof be an inverted roof using a rubber membrane with the amount of insulation yet to be determined, with all visible flashing to match the curtainwall. There will be roof drains as required by local codes.

Heating Ventilation and Air-Conditioning

The basic heating system will comprise perimeter electric baseboard convection heaters, zoned by bays which are either 25 or 30 feet. Flexibility will be available to provide additional individual zone controls, if required.

It is proposed that some heat reclaiming will be used, but we do not have the information at this time.

The basic air-conditioning is a central system with supply air to the variable air volume boxes with supply and return ducts to the mechanical penthouse. It is planned that there will be one main chiller or chillers as required, plus a supplemental chiller for use in after-hours operation or partial building occupancy, or to serve retail or computer facilities. The make-up air will be kept to a minimum consistent with codes and standard practice, normally 10%-15%, but up to 100% free cooling is available depending on exterior temperatures.

It is intended that a central energy management system be installed equivalent to the Johnson T.A.B.S. System or Honeywell B.O.S.S. system which are remote computers controlling lights and HVAC system.

Vertical venetian blinds will not be included. However, the equipment will be sized on the basis of no drapes or blinds and on the basis of reflective glass. If additional cooling and ventilation is required for computers, meeting rooms or cafeterias, these will be provided as required, with capacity built into the air-conditioning system.

Triple glazing may possibly be introduced for the corner offices of the building that have the larger glass areas. The parking garage will be heated and the exhaust air will be controlled by the C.O. detectors.

Lighting and Electrical

The ceilings will be on a 5 foot by 5 foot module, divided into three 20" sections which will allow the 20" x 48" light fixtures, maximum flexibility as required for task lighting. The lighting fixtures will be 347 volt fluorescent lighting with lighting level of 60-70 foot candles with light switching zoned in 1,500 square foot zones.

A diesel emergency generator will be provided suitable for operating one elevator at a time to return to ground floor, as well as all life safety systems such as fire pump, emergency lighting, emergency communication and smoke evacuation, and sump pump if required.

There will be no demand load limiting as it was felt that this is not required in Montreal.

If an uninterruptable power supply is required by the tenant for computers, this item can be negotiated.

Plumbing

The hot water heaters will be operated by either natural gas or hydro, depending on cost, and will be located on the roof or decentralized.

The washrooms will be provided with hot and cold water and all hot water pipes will be insulated, as will all cold water runs.

Lavatories, water closets and all trim will be of a high standard consistent with class 'A' buildings. Provision will be made in all washrooms for the handicapped.

The building is fully sprinklered.

BUILDING SECURITY AND CONTROL

The basic security system will include door alarms, closed circuit T.V. and after-hours access systems.

Closed circuit T.V. cameras will be located in stairwells, exit doors, parking garage, ramp and loading docks, and perhaps other areas that are isolated and these will be monitored at the security desk in the main lobby. These monitors will be operated by switchers which will allow the T.V. monitors to switch from camera to camera continually, or to be stopped at a particular camera if this is required.

After-hours card access will be provided for the parking garage, elevators and any other areas where it is considered feasible, and the security system will be connected to a computer which will record all transactions and will have the capability of adding or eliminating access by individual cards if they are lost or for other reasons a change is required.

It is considered that there will be 24-hour security on this building with continual control at the security desk in the main lobby. On the security system, there is a movement activated alarm at each floor in the exit stairs which registers an alarm at the security desk.

The exterior doors on the exit stairs are connected with an electro magnetic switch which allows exiting through these doors only in fire mode.

Garage exiting after-hours will be by use of a card control system. However, it will also be necessary for the security guard to allow this exiting.

Elevators

It is proposed that the elevators will be equivalent to Otis Elevonics which is a solid state group supervisory computer controlled system, which allows reprogramming on the basis of present and future traffic patterns.

The 8-passenger elevators will be gearless, #3500 elevators with speeds of 750 F.P.M. unless modification is required due to a split configuration, but in any case, having an interval consistent with class 'A' buildings.

The configuration shown on the plans now which consist of 8 elevators serving all floors is expected to provide an up-peak interval of approximately 20 seconds which exceeds normal expectations.

This would indicate that a split bank system would also provide an acceptable interval if considered advisable. However, the inter-floor traffic would not be as fast as with the present configuration.

No separate service elevator is contemplated. However, it is proposed that one elevator be designated for off-peak hour service elevating.

No card-controlled after-hours access to office floors has been contemplated, however, this provision can be provided. It is contemplated that the two basement levels to lobby be serviced by one hydraulic elevator.

It is considered that Air Canada may require its own elevator bank and with the 8 elevators that are proposed, it appears that a separate bank for Air Canada's use is feasible.

OVERALL QUALITY OF BUILDING

Building Finishes

While the final details of the lobby have not been settled, it is proposed that the lobby be a minimum of 2-storeys high and possibly 3-storeys high and there be extensive use of granite or other materials as required to provide finishes suitable to a class 'A' downtown office building, equivalent or better than what is now at 1001 De Maisonneuve Boulevard or other competitive buildings.

Washroom finishes will include either large ceramic or quarry tile walls and floors, marble vanities, top quality partitions, full height mirrors, and other details consistent with this class of building. Provision will be made within these washrooms for use by handicapped. The complete exterior ground floor area will include hard and soft landscaping, including trees.

The window washing system will probably be by the use of removable davits and power-operated swing stages, with davits stored on the various roofs, and swing stages stored on the top roof.

Access to the building will be provided for the handicapped including suitable swinging doors with low pressure closers and without the need to use stairs.

The clear ceiling height on typical rental floors is 9', 0".

The garage floors will be waterproofed.

Sound Control

As the HVAC is on the roof, the problem of noise from compressors, fans or other equipment should not be a factor on rental floors, with the exception of the top floor, and the highest quality of acoustic insulation will be utilized in these areas, including increased concrete thickness, floating slabs and/or vibration dampening equipment.

APPENDIX "TRPT-40"

A.E. LePage
Commercial Real Estate Services

ALEX A. STODDART
Senior Vice President
Resource Group

Commercial Real Estate Services
33 Yonge Street
Suite 1000
Toronto, Ontario M5E 1S9
Tel: (416) 862-0611
Telex: 06-23316
AVB CANDESCON TOR.

September 9th, 1982

Mr. Claude I. Taylor
President and Chief Executive Officer
Air Canada
Place Ville-Marie
Montreal, Quebec
H3B 3P7

RE: NEW HEAD OFFICE - COMPARATIVE ANALYSIS OF ALTERNATIVES -
MONTREAL, QUEBEC

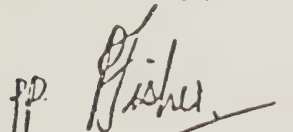
Dear Mr. Taylor:

We thank you for the time spent in your offices on Tuesday, September 7th, 1982 with other executives of Air Canada reviewing our draft report in regard to the above study.

Recognizing the additional information that was presented to A.E. LePage in regard to Air Canada's evaluation criteria in choosing their new head office location, we will submit a revised draft of the above report for your perusal as soon as possible, but in any event, not later than Friday, September 17th, 1982.

We thank you for your co-operation, and look forward to discussing this matter with you.

Yours truly,


ALEX A. STODDART

AAS:ea

cc: W.A. Dimma
Peter Fisher
Emile Larochelle

/07501

APPENDIX "TRPT-41"



ALEX A. STODDART
Senior Vice President
Resource Group

Commercial Real Estate Services
33 Yonge Street
Suite 1000
Toronto, Ontario M5E 1S9
Tel: (416) 862-0611
Telex: 06-23316
A/B CANDESCON TOR.

September 30, 1982

Mr. C.I. Taylor
President & Chief Executive Officer
Air Canada
Place Ville-Marie
Montreal, Quebec
H3B 3P7

RE: NEW HEAD OFFICE - COMPARATIVE ANALYSIS OF ALTERNATIVES, MONTREAL, P.Q.

Dear Mr. Taylor:

Further to my letter dated September 9, 1982 I have pleasure in enclosing six copies of the abovementioned report in final form.

This report has been reviewed by your senior executives and addresses all the evaluation criteria set out by Air Canada in selecting their new head office.

We thank you for giving us the opportunity to be of service to your Corporation in this matter.

Yours truly,

ALEX A. STODDART

AAS/hbn

cc: W.A. Dimma

/07861

Research & Analysis



FINAL
EVALUATION OF CONDOMINIUM PURCHASE
AND LEASE RENEWAL
PROPOSALS

prepared for

A I R C A N A D A

by: A.E. LePage Commercial Real Estate Services
625 President Kennedy Street
Montreal, Quebec
H3A 1K2

Dated: September, 1982

TABLE OF CONTENTSPage

SECTION I - TERMS OF REFERENCE

SECTION II - SUMMARY AND CONCLUSIONS

- A. Evaluation of Condominium Purchase Proposals
- B. Evaluation of Lease Renewal Proposal

SECTION III - EVALUATION OF CONDOMINIUM PURCHASE PROPOSALS

- A. Introduction
- B. Office Market Overview
- C. Evaluation Criteria
- D. Conclusions of Evaluation of Condominium Purchase Proposals

SECTION IV - EVALUATION OF LEASE RENEWAL PROPOSAL

- A. Introduction
- B. Evaluation of Proposal
- C. Conclusion

APPENDICES

- Appendix A - Trizec Equities Proposal - Building Specifications
- Appendix B - First Quebec Proposal - Building Description

SECTION I - TERMS OF REFERENCE

The terms of reference for this study were established in correspondence addressed by Mr. C.I. Taylor, President and Chief Executive Officer of Air Canada to Mr. W.A. Dimma, President of A.E. LePage Limited, dated August 17, 1982 and replied thereto by Mr. P.A. Fisher, Senior Consultant, Research and Analysis, A.E. LePage Commercial Real Estate Services on August 24, 1982.

Air Canada presently leases space in Place Ville Marie, Montreal, for its corporate head office in terms of a lease which expires on June 30, 1985. Consideration is being given by Air Canada to the acquisition of office space on a condominium basis, or the renewal of this lease for a further period of five years. Purchase proposals have been submitted by major real estate developers in the downtown core of Montreal, as well as a lease renewal proposal from the owner of Place Ville Marie.

A.E. LePage, firstly, has been commissioned to evaluate two selected condominium purchase proposals against pre-determined criteria laid down by Air Canada, and provide an independent recommendation as to which proposal best meets these criteria. The condominium purchase proposals relate specifically to a development by Trizec Equities on Dorchester Boulevard West and a proposed development by First Quebec Corporation (First Quebec) in partnership with Citicom Inc. on McGill College Avenue.

A.E. LePage, in preparing this study, has conducted interviews with representatives of Air Canada, Trizec Equities and First Quebec and has taken into consideration all the information thus obtained. Copies of correspondence between the parties made available to us have been reviewed and, more specifically, correspondence addressed to Air Canada from Trizec Equities and First Quebec dated August 5, 1982 and August 9, 1982, respectively, containing their revised terms of sale, as well as building plans and specifications, where available, have been assessed.

A.E. LePage, secondly, has been commissioned to comment on the lease renewal proposal in respect of the office space in Place Ville Marie, as detailed in correspondence to Air Canada from Trizec Equities, the owner of the building, dated August 24, 1982, in relation to its competitiveness in the market and other relevant matters.

In assessing the conclusions contained in this document, the following matters should be noted by Air Canada:

1. The conditions of title of the two properties have not been examined, nor have the legal and survey implications of condominiumizing both developments been reviewed and compared. It is strongly recommended that these aspects be reviewed by the professionals concerned.

2. A.E. LePage, through its various divisions, has undertaken assignments for both Trizec Equities and First Quebec in the past.
3. A.E. LePage has not provided an opinion as to whether or not Air Canada should renew its lease in Place Ville Marie on a short-term basis, or enter into an agreement to purchase its office requirements now.

SECTION II - SUMMARY AND CONCLUSIONS

The following is a summary of the contents of and the conclusions to be drawn from the report that follows.

A. EVALUATION OF CONDOMINIUM PURCHASE PROPOSALS

1. Evaluation of Key Criteria

In evaluating the two proposals in relation to the criteria laid down by Air Canada, it is suggested that both rank equally except for the following:

Trizec Equities is deemed to rank above First Quebec in the following areas:

a. Completion by 1985

Construction of Place Beaver Hall, developed by Trizec Equities, is substantially underway and completion is scheduled for Spring, 1983. In regard to the First Quebec proposal, the project is still in the conceptual stage and construction will only commence when a core tenant is secured and financing is in place.

b. Established Developer

Trizec Equities is an international developer who builds for long-term ownership. First Quebec has concentrated primarily in Quebec and has historically sold certain of its portfolio.

c. Property Management Expertise

Based upon the size of its portfolio in Quebec and internationally, Trizec Equities has a greater level of experience and exposure.

On the other hand, First Quebec ranks above Trizec Equities in the following area:

Acquisition Cost

The cost of the two developments has been analysed on a present value basis over a period of 22 years. Relative to the cost of Place Beaver Hall of \$28.8 million, the First Quebec proposal has a financial benefit to Air Canada, a saving of between 8% (\$2.2 million) and 2.3% (\$.7 million), depending on whether the comparative analysis is undertaken on a before-tax or an after-tax basis, respectively.

2. Relative Importance of Key Criteria

One now has to consider the relative importance of the above key criteria. In this regard, the following comments are made:

a. Completion by 1985

Air Canada is exposed to a greater risk in the case of the First Quebec project than in the Trizec Equities development in regard to completion by 1985. In the case of a building in the conceptual stage, the following potential risks exist:

- i. Inability to reach agreement on building specifications where a selling price has already been fixed;
- ii. Cost overruns or construction delays which leave the developer over-exposed; and
- iii. Economic or financial setbacks.

Comment: This is judged to be a critical factor in the evaluation of the two buildings.

b. Established Developer

Although both developers have substantial real estate portfolios, Trizec Equities is substantially larger.

In addition, a matter which may be of greater concern to Air Canada is the fact that First Quebec has sold certain of its major developments in the past, including the recently completed 1001 de Maisonneuve Boulevard. Air Canada could be faced with the prospect of an unknown partner in the future, possibly unacceptable to a Crown Corporation. Because Air Canada specifically require the partnership of an established developer to provide the real estate skills to this project, the choice of Trizec Equities suggests a lower long-term risk to Air Canada.

Comment: This is also judged to be an important factor in deciding between the two projects.

c. Property Management Experience

While smaller than Trizec Equities, First Quebec has sufficient experience and size of portfolio to effectively administer this project.

Comment: This is therefore not deemed to be a significant factor in the choice of developer.

d. Cost of Acquisition

There is a cost saving by acquiring the First Quebec project of between

\$2.2 million and \$.7 million, depending on whether the analysis is examined on a before or after-tax basis.

This difference in cost has to be weighed against the relative security of acquiring an existing development nearing completion by a developer who has historically built for long-term ownership, against the potential risks of a building in the conceptual stage undertaken by a developer who has sold certain of its major developments in the past.

Comment: The difference in cost of acquisition is important, but in our opinion is outweighed by the relative security offered by the Trizec Equities' development.

3. Conclusion

As a result, in our opinion, the Place Beaver Hall proposal by Trizec Equities is judged to be preferable to that of First Quebec.

B. EVALUATION OF LEASE RENEWAL PROPOSAL

In order to assess the competitiveness of the lease renewal proposal, other recently completed lease transactions of a similar magnitude in the market were investigated. The exercise revealed that no comparable leases in excess of 150,000 square feet have been negotiated in Place Ville Marie in 1982. It is reported, however, that the renewal of a major lease in Place Ville Marie in respect of approximately 140,000 square feet took place in mid-1981, at \$17.25 net per square foot, fixed for 10 years, applicable from mid-1983.

A direct comparison is difficult, due primarily to the change in market conditions which are far weaker today in Montreal than in early 1981 when negotiations commenced, and the fact that this comparative transaction was for a period of ten years and not five as in the case of Air Canada.

It is nevertheless considered that the Trizec Equities' proposal may be high, and it is accordingly suggested that should Air Canada wish to pursue this alternative of leasing their space requirements, they attempt to negotiate improved lease renewal terms with Trizec Equities on the following terms:

1. A net rental of approximately \$17 to \$18 per square foot;
2. A limit on the operating expenses related to those in new energy efficient buildings; and
3. A five year lease with a five year option to renew at the same rate.

Every \$1 reduction in net rental equates to a saving to Air Canada of approximately \$150,000 per annum. In view of the office market conditions weakening in favour of tenants, there should be a strong incentive for Trizec Equities to conclude an agreement favourable to Air Canada.

SECTION III - EVALUATION OF CONDOMINIUM PURCHASE PROPOSALS

A. INTRODUCTION

The purpose of this section is to review the two condominium purchase proposals against the pre-determined criteria laid down by Air Canada, as detailed below, and accordingly provide an independent recommendation as to which proposal best meets these criteria.

The first proposal relates to Place Beaver Hall, a development presently under construction by Trizec Equities at 500 Dorchester Boulevard West, at the corner of Beaver Hall Hill and Dorchester Boulevard, Montreal, on a site of approximately 40,000 square feet. Construction of this project has already commenced and, to date, has advanced to the seventeenth floor. Completion is scheduled for Spring, 1983.

The second proposal relates to a proposed development by First Quebec comprising the block bounded by McGill College Avenue, de Maisonneuve Boulevard and Mansfield and President Kennedy Streets, measuring approximately 30,000 square feet. Construction of this project has not yet commenced and planning and construction details and specifications have not yet been finalized. It is nevertheless estimated that completion could be achieved by mid-1985.

As regards the decision as to whether Air Canada should lease or purchase its future head office premises, A.E. LePage has reviewed the detailed financial and computer analyses provided by Air Canada. In this regard, A.E. LePage is satisfied that the methodology employed by Air Canada is appropriate, and concurs with the conclusion of the analysis that it is financially advantageous for Air Canada to acquire or own its premises as opposed to leasing them. On an after-tax basis, assuming certain appreciation in value of the real estate acquired by Air Canada, over a period of 20 years there appears to be a financial advantage to own real estate rather than leasing it.

B. OFFICE MARKET OVERVIEW

As an initial step, it is necessary to review the office market in Montreal.

At present, the City of Montreal has approximately 35 million square feet of class A and B office space, the major portion of which is located in the city core.

In mid-1981 the market changed from a situation of undersupply to one of oversupply. Until that time, a vacancy of approximately 1% had existed, indicating a situation where demand far outweighed supply bearing in mind that the forces of supply and demand are regarded as being in equilibrium when a vacancy of approximately 5% exists. In mid-1981 the first of a number of new office developments was released to the market which together will add approximately 7 million square feet to the supply by mid-1984. As some 4 million square feet of this new supply has been pre-leased, it will result in the market having to absorb 3 million square feet of new space plus a significant amount of existing space in class A and B buildings as tenants like Bell Canada vacate existing offices to move to new developments.

Historically, the market has absorbed an average of approximately 800,000 square feet of office space per annum although this level increased to in excess of 1 million square feet in 1980/81 to make up for the shortfall that had occurred as a result of a shortage in supply in earlier years. It is estimated that approximately 700,000 square feet of space will be absorbed in 1982, and unless a dramatic economic recovery is experienced, a similar level of absorption could well be experienced in the ensuing years. Accordingly, the present oversupply of space is expected to continue for a number of years, resulting in vacancies reaching proportions in excess of 12%.

The result of this oversupply situation will undoubtedly be reflected in rental levels, and already a softening has taken place. Although a dramatic fall in rental levels is not foreseen, this situation will likely manifest itself in static rental levels and increased tenant allowances and concessions. Market rentals for new class A office space are presently assessed at \$16 to \$18 net per square foot, fixed for five year periods. In addition, generous leasehold tenant improvement allowances of up to \$15 to \$20 per square foot are being offered. However, in the case of larger space users such as Air Canada, more generous terms would undoubtedly be achievable. Extremely modest growth in net rentals is expected until conditions of supply and demand approach equilibrium.

It should, however, be noted that not all office buildings will be equally affected and some will undoubtedly be able to withstand these adverse conditions better than others. As a general rule, well located, quality buildings managed by reputable property managers should be the least affected. Furthermore, buildings with few major leases falling due over this unfavourable period should not be too adversely affected. Nevertheless, all property owners will have to assess their individual positions very carefully and generally extremely competitive conditions are foreseen over the ensuing years with major benefits being reaped by the large space users like Air Canada.

C. EVALUATION CRITERIA

The evaluation of the two purchase proposals in accordance with the criteria laid down by Air Canada follows below:

1. Total Area Required

Air Canada has estimated its total head office gross leasable space requirement at 180,000 to 190,000 square feet. It is required that this space be on contiguous floors, preferably the top floors of the subject buildings. In addition, 25 parking spaces are required to be located within the building.

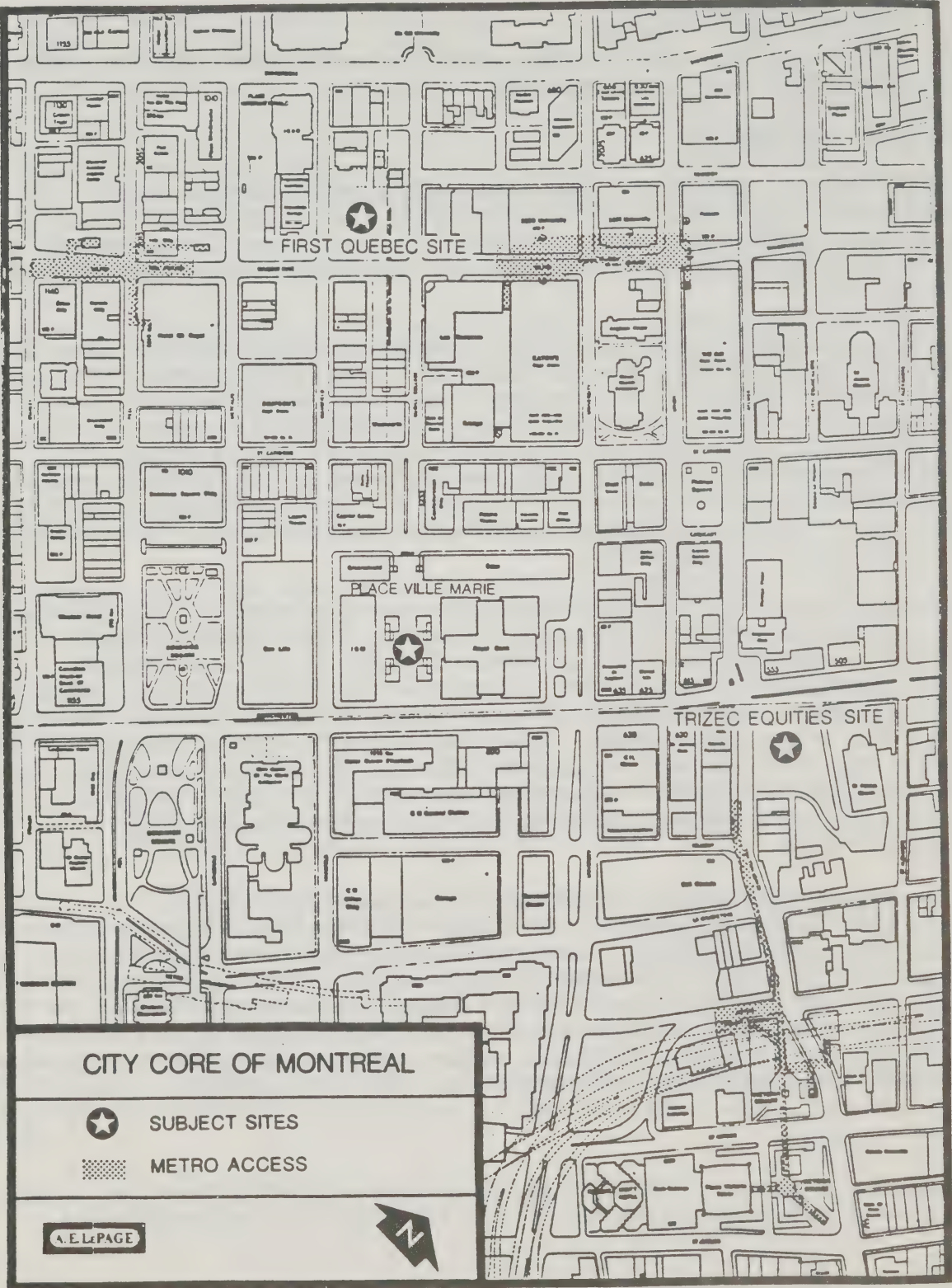
The Trizec Equities' building will provide approximately 470,550 square feet of gross leasable office space on twenty-six floors plus basement parking for approximately 180 cars. It is estimated that Air Canada would require approximately 192,000 square feet of gross leasable office space in this building which, after the deduction of the elevator lobby and mechanical, washroom and other non-office areas, would equate to a net useable area of approximately 178,560 square feet (this reflects a 93% efficiency). This requirement could be accommodated on the top ten floors i.e. floors seventeen to twenty-six of the building.

The First Quebec building is planned to provide approximately 335,700 square feet of gross leasable office space on nineteen floors plus parking for approximately 200 cars. It is estimated that Air Canada would require approximately 183,179 square feet of gross leasable office space in this building which, after deduction of the elevator lobby and washroom and other non-office areas, would equate to a net useable area of approximately 173,179 square feet (this reflects a 94.5% efficiency). It should be pointed out that working drawings are not available for the First Quebec building. These details are therefore taken in good faith as provided by First Quebec representatives.

It is understood that no space has yet been leased in either of the buildings. This requirement of Air Canada can therefore be adequately met by both developers and in fact, has been the subject of both proposals. Furthermore, a substantial amount of space exists in both buildings over and above the immediate requirement of Air Canada to cater for future expansion. It is understood that arrangements have been negotiated with both Trizec Equities and First Quebec for lease options over the floor immediately below the space under negotiation to provide for future expansion.

2. Floor Size

Air Canada requires a floor size of approximately 20,000 square feet of gross leasable office space to provide for the efficient utilization of space.



The upper floors of the Trizec Equities' building have been designed to accommodate 19,350 and 19,200 square feet of gross leasable office space on the seventeenth to twenty-fifth and twenty-sixth floors, respectively. These gross floor areas translate into net useable areas of 17,995 and 17,856 square feet, respectively.

The upper floors of the First Quebec project have been designed to accommodate 19,330, 18,655 and 17,980 square feet of gross leasable office space on the seventh to ninth, tenth to twelfth and thirteenth to eighteenth floors, respectively. These gross floor areas translate into net useable areas of 18,330, 17,655 and 16,980 square feet, respectively. As stated above, the working drawings for this project are not available and these details are therefore taken in good faith as provided by First Quebec representatives. However, the developer has advised that the building could be redesigned to allow for floor areas of 20,000 square feet of gross leasable space to accommodate this requirement of Air Canada.

At present, both projects fall slightly short of this minimum floor area requirement of Air Canada of 20,000 square feet which is not regarded as being of major consequence.

3. Location

Air Canada requires a city core location for its head office in close proximity to related amenities. The locality map, opposite, shows both properties in relation to the city core of Montreal.

The Trizec Equities' project is located in the city core of Montreal, on the southeast corner of Dorchester Boulevard and Beaver Hall Hill and, accordingly, has direct access off these two streets. To the east and adjoining the property is St. Patrick's Church, while to the south are a number of old low-rise buildings. This property is located in close proximity to the new Bell Canada/National Bank project and other major office buildings on Dorchester Boulevard, and lies between Place Ville Marie, to the west, and Complexe Desjardins, Complexe Guy Favreau and Palais Des Congres, to the east. These latter two developments should reinforce and strengthen the area of the City to the east of the site, and should be an important commercial and government area in the future.

In view of the surrounding physical features of Dorchester Boulevard, Beaver Hall Square and St. Patrick's Church, it is unlikely that this building will be obscured by future developments except probably to the south. However, the upper floors should offer good views of the City, Mount Royal and the St. Lawrence River.

This property enjoys good vehicular access off Dorchester Boulevard and is within easy reach of the major expressways serving the city core. Access to the Ville Marie and the Bonaventure Expressways at the southern end of University Avenue, which connect the downtown to Highways 15, 20 and Dorval Airport, is only minutes away. The site is well served by public transport, although the nearest Metro station, Victoria, which can be reached by tunnel from the corner of Belmont Street and Beaver Hall Hill, is some distance away. It is not intended at this time that the building will link into the existing tunnel in the Board of Trade building, located to the west of the subject site on Beaver Hall Hill, in order to give it direct access to Victoria Metro station, but provision has been made in the structure for a link should it be required at a later date.

The property is, however, located only one block from the CN central train station on University Avenue, and within easy walking distance of the CP station. This is considered to be significant as Air Canada have advised that approximately 50% of their staff would commute downtown using either of these two train services.

The First Quebec project comprises the block in the city core of Montreal bounded by McGill College Avenue, de Maisonneuve Boulevard, Mansfield and President Kennedy Streets and has direct access off these four streets. A number of major office developments for large corporate tenants have recently taken place in close proximity to this property, and include buildings for Aetna/Excelsior Life, Manufacturers Life, B.N.P./Esso, Mercantile Bank and Alcan. In addition, the offices of IATA and ICAO are located immediately to the northwest of this property. This locality is well served with retail facilities, notably Simpsons, Eatons, Les Terrasses and the McGill Metro concourse, together forming the primary retail centre within the city core. Furthermore, this should be further strengthened with the planned Simpsons extension and the Cadillac Fairview Centre, located across de Maisonneuve Boulevard and immediately southwest and south of this property, respectively.

Plans to widen McGill College Avenue into a 120 foot wide boulevard from Place Ville Marie to McGill College by the City Council are well advanced and, it is understood, will be phased in with the development of this project. In view of the fact that this property is surrounded by four streets, particularly McGill College Avenue, and the fact that most of the neighbouring properties have already been recently developed, it is unlikely that this building will be obscured by future developments and the upper floors should offer good views of the City and Mount Royal.

Although McGill College Avenue terminates in the north and south by McGill University and Place Ville Marie, respectively, vehicular access to major expressways serving the city core is considered to be fairly easy. The site is well served by public transport, notably the McGill and Peel Metro stations. A direct link with the McGill Metro station will in all likelihood be achievable through the proposed Cadillac Fairview Centre and First Quebec have indicated that, if required and within their control, they would link into the system.

The site of the proposed First Quebec building is strategically located on the de Maisonneuve corridor, which in the last five years has been the preferred choice of the majority of major office and retail developments in the downtown core of Montreal. Indeed, it is suggested that the intersection of de Maisonneuve Boulevard and McGill College Avenue will become an important focus of financial activity and life in Montreal.

Another important matter to consider in assessing the respective locational attributes of the two sites is the ability to sublease premises in the event that Air Canada wishes to vacate the whole or portion of their space. It is suggested that the First Quebec site would prove desirable to a substantial commercial and professional market, which market may have a greater depth and scope than the institutional market that has traditionally located on Dorchester Boulevard.

On balance, therefore, it is our opinion that from a real estate or investment point of view the First Quebec site has certain locational advantages over Place Beaver Hall. The final choice of location, however, is a subjective matter which depends upon the perspective and particular criteria of the tenant. Both buildings are well located in the downtown core of Montreal, each possibly having minor advantages over the other. It is unlikely that either property will appreciate or depreciate in value at a rate which is significantly different over the foreseeable future.

In conclusion, ranking the two sites on the basis of location is a decision that only Air Canada can make. It would probably depend on the specific requirements and priorities of staff and management in relation to transport facilities, egress and access to major expressways and subjective appeal.

4. Size of Building

Air Canada require essentially an office building of modest appearance and size to give them a notable presence in the building.

Based on the information provided, both developments are essentially office buildings. Provision has been made in the design of both buildings for the inclusion of institutional related activities at ground floor level, if required or desirable. This would enable Air Canada to locate its retail activities in either building at ground floor, if required. Furthermore, provision has been made in the First Quebec project for the inclusion of retail facilities below grade along the Metro link in the event of it being built.

The Trizec Equities' building will provide approximately 470,550 square feet of gross leasable office space on twenty-six floors, while the First Quebec project is planned to provide approximately 335,700 square feet of gross leasable office space on nineteen floors. Accordingly, Air Canada would occupy approximately 41% or 55% of the office space in these buildings, respectively. It is therefore suggested that both buildings could be considered to be modest in size and height and offer Air Canada space for expansion in the future, if required.

Based on the plans and specifications provided, both projects could be considered to be modest in appearance. It is therefore suggested that both projects meet this requirement of Air Canada.

5. Flexibility and Energy Efficiency of Systems

a. Exterior Skin

Both buildings are using or planning to use a precast concrete exterior skin, the difference being that at Place Beaver Hall there will be individual windows with the frames cast into the precast panels, whereas at First Quebec there will be strip windows, which will be installed at the job site.

The advantage of installing the windows at the factory is that there is a perfect seal on the interior between the precast and the windows, whereas when the windows are installed at the job site this joint must be sealed in situ.

The smaller area of glass at Place Beaver Hall will work to the advantage of this building in the winter, while during summer the smaller area of glass and provision of venetian blinds must be compared with the reflective qualities of the glass that is proposed at First Quebec.

The precast concrete panels proposed by Place Beaver Hall appear to be of excellent design. Unfortunately, one cannot comment on the design for First Quebec's development as these details are not yet available.

b. Roof

The roof and roof insulation proposed for the First Quebec building is essentially the same as is proposed for Place Beaver Hall, the only basic difference is that the many small roofs on the First Quebec building require more flashing and connections to the building structure, with possibly higher maintenance costs in the future.

c. Heating, Ventilation and Air-Conditioning Systems

Place Beaver Hall with a central heating and cooling plant and an overhead ducted and double-ducted heating/cooling system utilizes individual floor air handling units. This has an advantage in after hours costs of operating, as specific floors can be heated or cooled separately.

The provision of heating through perimeter diffusers on the ceiling has an advantage in that it eliminates any baseboard radiators. The disadvantage is that there is a possibility that cold areas can result at the base of the windows on the coldest days. However, we have been assured that this particular problem has been investigated and the velocity of the hot air is such that this problem should not occur. Place Beaver Hall is using natural gas which is claimed to be somewhat less expensive than hydro at this time.

The cooling for the First Quebec building is provided by supply and return air ducts from the mechanical penthouse and distribution on the various office floors by overhead ducts with thermostats controlling the variable air volume boxes.

The heating at the First Quebec building is by hot water radiators around the perimeter with controls at every bay, and has the capability of converting to individual thermostatic controls within individual offices.

While the natural gas heating at Place Beaver Hall is reported to be less expensive than hydro, the central plant that is used at the First Quebec building can provide up to 100 percent free cooling by using outside air whenever exterior temperatures permit, which is not possible at Place Beaver Hall.

Both buildings are providing heat reclaim systems as well as Central Energy Management Systems, the basic difference appearing to be that the control of lighting after hours for Place Beaver Hall is in-house whereas the control of after hours of lighting for the First Quebec building will be through remote control monitoring by an outside agency.

Venetian blinds are provided at Place Beaver Hall and this is advisable as reflective glass is not being installed.

d. Lighting and Electrical

The power distribution system on both buildings appears to be very similar as is the provision of power outlets and telephone service for the office space.

With reference to the lighting of the two buildings, the coffered light fixtures at Place Beaver Hall are a more efficient light source than the troffers proposed for the First Quebec building. Place Beaver Hall is providing one light fixture for every 75 square feet of office area, whereas the First Quebec building is providing one fixture for every 50 square feet of office area.

The net effect is that Place Beaver Hall may have slightly lower foot candles, and as a result, the energy consumption will be less than at the First Quebec building.

The fire alarm system and emergency generator systems appear to be identical for both buildings.

Both projects are planning on overhead distribution of power and telephone systems, which necessitate the use of jiffy poles, or the use of concealed wiring in any partitions.

e. Conclusion

Considering the above factors, there does not appear to be any material difference insofar as energy is concerned between the two buildings. However, in order to make a more precise comparison, a total heat loss/gain analysis would be required, which is beyond the scope of this report.

It should be pointed out that working drawings are not available for the First Quebec building. The above details are therefore taken in good faith as provided by First Quebec representatives.

6. Identification

Air Canada wish their presence to be felt in the building as the major occupant in order to give them a visible identification in the market place.

It is understood that both developers are agreeable to naming their buildings 'Place Air Canada' in the event of Air Canada committing to their project. This would afford Air Canada strong exposure and identification. Furthermore, as both properties are well located in the city core of Montreal, they should both afford Air Canada excellent visibility.

By Air Canada occupying approximately 41% or 55% of the gross leasable office space in the Trizec Equities' or First Quebec buildings, respectively, they are assured of being the major tenant in the former building and guaranteed of this position in the latter building. It is extremely unlikely, particularly in view of the proposed naming of the building, that the building selected by Air Canada would accommodate another tenant of the size and importance of Air Canada.

Accordingly, it is suggested that both properties adequately meet this objective of Air Canada.

7. Acquisition Cost

Air Canada, in considering the two proposals, wish to give full consideration to the financial terms relating to each proposal.

In giving consideration to this aspect, account has been taken of the information provided by Air Canada, Trizec Equities and First Quebec, and more specifically, of correspondence addressed to Air Canada dated August 5, 1982 and August 9, 1982 from the latter two developers, respectively, detailing their revised terms of purchase. In addition, A.E. LePage met with each of the developers in Montreal to obtain a first-hand appreciation of each development.

The salient terms of the two offers are detailed below:

Trizec Equities

- Occupation: June 1, 1983, approximately (90 days for fixturing after completion, scheduled for February 28, 1983).
- Space: 192,000 square feet of gross leasable office space plus 25 parking spaces.
- Purchase Price: \$150 per square foot of gross leasable office space, i.e. \$28,800,000, inclusive of 25 parking spaces.
- Date of Payment: One-third of purchase price on acceptance of the offer (assumed to be October 1, 1982 in the calculation below), one-third in equal monthly instalments, commencing one month after acceptance, up to the date of occupation, and the remaining one-third on occupation.
- Improvement Allowance: \$15 per gross square foot of space, i.e. \$2,880,000. No supervision costs relating to Air Canada's improvements will be charged.
- Existing Lease: Air Canada's lease in Place Ville Marie will be cancelled on the date of occupation and Air Canada will not be required to re-instate this space to its original condition. This lease expires on June 30, 1985.
- Property Expenses: Normal operating expenses and property taxes prorated to the office space purchased to be paid by Air Canada. An average year's expenses are estimated at approximately \$6.50 per square foot (as of the initial year, i.e. 1983/84) although actual expenses should be less in the first year because of manufacturers warranties and low maintenance.

First Quebec

Occupation: July 1, 1985.

Space: 183,179 square feet of gross leasable office space plus 25 parking spaces.

Purchase Price: \$140 per square foot of gross leasable office space plus \$12,500 per parking space, i.e. $\$25,645,060 + \$312,500 = \$25,957,560$.

Date of Payment: July 1, 1985.

Improvement Allowance: No allowance provided by the developer. No supervision costs relating to Air Canada's improvements will be charged.

Property Expenses: Normal operating expenses and property taxes prorated to the office space purchased to be paid by Air Canada. Actual expenses of approximately \$6.75 per square foot are estimated from the initial year, i.e. 1985/86. An average year's expenses as of the initial year should, however, reflect an increased cost to approximately \$7.50 per square foot, which equates to approximately \$6.50 per square foot as estimated by Trizec Equities, escalated for two years at a rate of 8% per annum to reflect a 1985/86 cost.

In assessing the financial implications of the proposals, account will be taken not only of the different capital sums involved, but also the varying dates of payment. Accordingly, the financial comparisons will be conducted on a present value basis to take account of the time value of money.

It should be noted that the exercise below is not intended to suggest absolute costs of the two proposals, but to serve purely as a basis for comparison. Certain assumptions have, of necessity, had to be made and these are detailed as follows:

Cost Increases: Construction related costs and operating expenses and property taxes are assumed to increase at an annual rate of 8% over the time horizon under review.

Place Ville Marie: In the event of Air Canada selecting the proposal of Trizec Equities or First Quebec, it is assumed that the lease relating to this space would be cancelled on May 31, 1983 or expire on June 30, 1985, respectively. No account has been taken of the space sub-leased by Air Canada to Alcan as it is believed to apply equally in both cases.

Improvement Costs: It is estimated by Air Canada, having taken account of the building specifications of the two developers, that approximately \$3,888,000 (cost as at mid-1983) would be required to be spent on fixtures and fittings to meet the requirements of Air Canada in both buildings. This amount has been added to the cost of the building.

Moving Costs: It is estimated by Air Canada that a cost of approximately \$337,000 (as at mid-1983) would be incurred in relocating in either of these two buildings.

Demolition Costs

(Existing Lease): In the event of Air Canada selecting the First Quebec proposal, the space in Place Ville Marie would have to be reinstated to its original condition at the cost of Air Canada (per the lease). It has been estimated by Trizec Equities and Air Canada that a cost of approximately \$9 per square foot (as at mid-1982) would be required to achieve this end - this equates to approximately \$1,735,000 in mid-1985, based on an 8% annual increase in costs. This cost includes replacing ceilings and floors where necessary after removal of partitioning, restoring the cafeteria to original condition, etc. This amount has been added to the cost of the First Quebec building. In practice, Trizec Equities will probably attempt to lease Air Canada's space to a tenant who wishes to utilize the substantial improvements installed by Air Canada. This would save Trizec Equities certain of the improvement allowances that a new tenant normally receives. As a result, although demolition costs of \$9 per square foot have been used, in practice, the full amount may not have to be borne by Air Canada.

**Operating Expenses
and Taxes:**

As both buildings will be new and designed to modern standards of energy conservation and efficiency, the same operating expenses and taxes per square foot have been assumed for both buildings. (It is furthermore assumed that management contracts with both developers would be negotiated to reflect the same management costs as well as "after-hour" energy costs.)

Capital**Appreciation:**

In the exercise below, no account has been taken of capital appreciation/depreciation. It is therefore assumed that both properties would appreciate or depreciate in value at the same rate. Based on the information at hand, it is believed that there is no reason to assume that one property will appreciate/depreciate in value at a different rate to the other.

Land:

Land is valued at \$100 and \$150 per square foot for the Place Beaver Hall and First Quebec sites respectively.

Acquisition Costs: The acquisition cost for each building is calculated as follows:

	<u>PBH</u>	<u>First Quebec</u>
	(\$000's)	
Price	28,800	25,700
Parking	-	300
Tenant Improvements	3,900	4,500
Allowance	(2,900)	-
Demolition Costs	-	1,735
Interim Financing*	<u>1,728</u>	<u>-</u>
	<u>\$31,528</u>	<u>\$32,235</u>

*Reflects the opportunity cost of staged payment to Trizec Equities over a period of 9 months.

Principal and Interest:

It is assumed that the above acquisition costs are financed by Air Canada by way of a mortgage amortized over 20 years at a rate of 16% per annum. It is recognised that rates are changing constantly, but for the purpose of this analysis, a fixed rate of 16% has been used.

Methodology

In assessing the financial implications of the proposals, it is necessary to compare them on a time related basis. Accordingly, the individual outflows in respect of each proposal have been projected from a common point in time, namely June 1, 1982. In the discounted cash flow statements reflected opposite pages nineteen and twenty, year 0 is deemed to be the year to June 1, 1983, year 1 the year to June 1, 1984, etc.

PLACE BEAVER HALL

DISCOUNTED CASH FLOW ANALYSIS

BEFORE-TAX OUTFLOW DISCOUNTED AT 16% PER ANNUM

AFTER -TAX OUTFLOW DISCOUNTED AT 8% PER ANNUM

PREPARED BY

A.E. LEPAGE REAL ESTATE SERVICES LTD.
RESEARCH AND ANALYSIS GROUP

YEAR	P + I	C.C.A.	PVM RENT	PVM EXP.	MOVING EXP.	O M + T	CASH OUT BEFORE TAX	CASH OUT AFTER TAX	CUM. DISC. CASH OUT AFTER TAX	CUMULATIVE DISCOUNTED COST PSF
(\$000'S)										
0			1,549.00	1,321.00	.00	.00	2,870.00	1,492.40	1,381.85	7.74
1	5,119.78	1,310.86	.00	.00	337.00	1,347.84	6,804.62	3,030.70	3,980.19	22.29
2	5,119.78	1,248.44	.00	.00	.00	1,455.67	6,575.45	2,961.71	6,331.29	35.46
3	5,119.78	1,188.99	.00	.00	.00	1,572.12	6,691.90	3,074.39	8,591.06	48.11
4	5,119.78	1,132.37	.00	.00	.00	1,697.89	6,817.67	3,194.47	10,765.16	60.29
5	5,119.78	1,078.45	.00	.00	.00	1,833.72	6,953.50	3,323.07	12,859.26	72.02
6	5,119.78	1,027.09	.00	.00	.00	1,980.42	7,100.20	3,461.43	14,878.97	83.33
7	5,119.78	978.18	.00	.00	.00	2,138.85	7,258.63	3,610.94	16,829.85	94.25
8	5,119.78	931.60	.00	.00	.00	2,309.96	7,429.74	3,773.19	18,717.38	104.82
9	5,119.78	887.24	.00	.00	.00	2,494.76	7,614.54	3,949.97	20,546.98	115.07
10	5,119.78	844.99	.00	.00	.00	2,694.34	7,814.12	4,143.30	22,323.97	125.02
11	5,119.78	804.75	.00	.00	.00	2,909.89	8,029.67	4,355.49	24,053.59	134.71
12	5,119.78	766.43	.00	.00	.00	3,142.68	8,262.46	4,589.18	25,741.02	144.16
13	5,119.78	729.93	.00	.00	.00	3,394.09	8,513.87	4,847.35	27,391.36	153.40
14	5,119.78	695.18	.00	.00	.00	3,665.62	8,785.40	5,133.44	29,009.63	162.46
15	5,119.78	662.07	.00	.00	.00	3,958.87	9,078.65	5,451.37	30,600.84	171.38
16	5,119.78	630.54	.00	.00	.00	4,275.58	9,395.36	5,805.62	32,169.92	180.16
17	5,119.78	600.52	.00	.00	.00	4,617.62	9,737.40	6,201.36	33,721.80	188.85
18	5,119.78	571.92	.00	.00	.00	4,987.03	10,106.81	6,644.49	35,261.41	197.48
19	5,119.78	544.69	.00	.00	.00	5,385.99	10,505.78	7,141.82	36,793.67	206.06
20	5,119.78	518.75	.00	.00	.00	5,816.87	10,936.66	7,701.19	38,323.56	214.63
21		494.05	.00	.00	.00	6,282.22	6,282.22	3,029.61	38,880.83	217.75
22		470.52	.00	.00	.00	6,784.80	6,784.80	(1,214.77)	38,673.93	216.59

CUMULATIVE DISCOUNTED CASH OUTFLOW BEFORE TAX 40,400.93
 CUMULATIVE DISCOUNTED COST PSF BEFORE TAX 226.26

ABBREVIATIONS

P + I	PRINCIPLE AND INTEREST	C.C.A.	CAPITAL COST ALLOWANCE
PVM RENT	PLACE VILLE MARIE RENT	PVM EXP.	PLACE VILLE MARIE EXPENSE
MOVING EXP	MOVING EXPENSE	O M + T	OPERATING EXPENSES, MAINTENANCE AND TAXES
CUM. DISC.	CUMULATIVE DISCOUNTED	PSF	PER SQUARE FOOT

Cash outflows in respect of each development have been compared on both a before and after-tax basis in order to ascertain which project has the lowest comparative cost to Air Canada.

The before-tax analysis compares the costs associated with each development, ignoring any Capital Cost Allowances (CCA) or other taxation implications. A discount rate of 16% has been used, which reflects the pre-tax opportunity investment rate of Air Canada.

The after-tax calculation recognizes that real estate creates certain tax shelter or deferral by way of CCA, being 5% of the cost of building (excluding land). Tax shelter is significant in this analysis, as Place Beaver Hall could be acquired two years before the First Quebec project. Therefore, in theory, Air Canada could derive the benefit of a significant CCA in the Place Beaver Hall development for a full two years before the First Quebec development is ready for occupancy.

The application of an after-tax analysis implies that the Corporation is in a taxable profit position. If this is not the case, an after-tax analysis has little validity or basis.

Finally, the question of the discount rate in the after-tax calculation must be discussed. The discount rate has important consequences in this comparative analysis due to the fact that the major item of expenditure, being the acquisition cost of each project, occurs in different years in the initial period of the analysis, when the effect of discounting is greatest. In this analysis, payment for Place Beaver Hall is made in 1982/83, whereas the acquisition of the First Quebec project only occurs in 1985. The higher the discount rate used, the greater will be the differential between the figures, and vice versa. As a result, the choice of the discount rate is critical to the results of the analysis.

The determination of an appropriate after-tax discount rate can only be made by Air Canada, as the rate represents the after-tax opportunity investment return that is satisfactory to the Company. Air Canada has selected 8% as the required after-tax rate by which they analyse alternative investments of this nature.

Accordingly, the analysis that follows is based on a pre-tax discount rate of 16% and an after-tax discount rate of 8%.

In order to place the two buildings on a fair comparative basis, however, two matters have to be taken into account and recognised in the calculations:

- a. In the case of the Trizec Equities' proposal, an additional 5,381 square feet of net useable space would be acquired; and

FIRST QUEBEC BUILDING

BEFORE-TAX OUTFLOW DISCOUNTED AT 16% PER ANNUM

AFTER-TAX OUTFLOW DISCOUNTED AT 8% PER ANNUM

PREPARED BY
A.E. LEPAGE REAL ESTATE SERVICES LTD.
RESEARCH AND ANALYSIS GROUP

YEAR	P + I	C.C.A.	PVM RENT	PVM EXP.	MOVING EXP.	O M + T	CASH OUT BEFORE TAX	CASH OUT AFTER TAX	CUM. DISC. CASH OUT AFTER TAX	CUMULATIVE DISCOUNTED COST PSF
(\$000'S)										
0			1,549.00	1,321.00	.00	.00	2,870.00	1,492.40	1,381.85	7.98
1			1,672.92	1,426.68	.00	.00	3,099.60	1,611.79	2,763.70	15.96
2			1,806.75	1,540.81	.00	.00	3,347.57	1,740.74	4,145.56	23.94
3	5,234.59	1,386.75	.00	.00	393.00	1,500.24	7,127.83	3,165.06	6,471.97	37.37
4	5,234.59	1,317.41	.00	.00	.00	1,620.25	6,854.84	3,077.07	8,566.17	49.46
5	5,234.59	1,251.54	.00	.00	.00	1,749.88	6,984.46	3,200.20	10,582.84	61.11
6	5,234.59	1,188.96	.00	.00	.00	1,889.87	7,124.45	3,331.16	12,526.54	72.33
7	5,234.59	1,129.52	.00	.00	.00	2,041.05	7,275.64	3,471.11	14,401.87	83.16
8	5,234.59	1,073.04	.00	.00	.00	2,204.34	7,438.93	3,621.39	16,213.47	93.62
9	5,234.59	1,019.39	.00	.00	.00	2,380.69	7,615.28	3,783.48	17,965.95	103.74
10	5,234.59	968.42	.00	.00	.00	2,571.14	7,805.73	3,959.04	19,663.91	113.55
11	5,234.59	920.00	.00	.00	.00	2,776.83	8,011.42	4,149.96	21,311.92	123.05
12	5,234.59	874.00	.00	.00	.00	2,998.98	8,233.57	4,358.37	22,914.48	132.32
13	5,234.59	830.30	.00	.00	.00	3,238.90	8,473.49	4,586.72	24,476.08	141.33
14	5,234.59	788.78	.00	.00	.00	3,498.01	8,732.60	4,837.73	26,001.14	150.14
15	5,234.59	749.34	.00	.00	.00	3,777.85	9,012.44	5,114.57	27,494.03	158.76
16	5,234.59	711.88	.00	.00	.00	4,080.08	9,314.67	5,420.80	28,959.10	167.22
17	5,234.59	676.28	.00	.00	.00	4,406.48	9,641.07	5,760.52	30,400.67	175.54
18	5,234.59	642.47	.00	.00	.00	4,759.00	9,993.59	6,138.40	31,823.01	183.76
19	5,234.59	610.35	.00	.00	.00	5,139.72	10,374.31	6,559.81	33,230.40	191.88
20	5,234.59	579.83	.00	.00	.00	5,550.90	10,785.49	7,030.91	34,627.13	199.95
21	5,234.59	550.84	.00	.00	.00	5,994.97	11,229.56	7,558.75	36,017.49	207.98
22	5,234.59	523.30	.00	.00	.00	6,474.57	11,709.16	8,079.01	36,592.99	211.30

CUMULATIVE DISCOUNTED CASH OUTFLOW BEFORE TAX

36,158.93

CUMULATIVE DISCOUNTED COST PSF BEFORE TAX

208.80

ABBREVIATIONS

P + I	PRINCIPLE AND INTEREST	C.C.A.	CAPITAL COST ALLOWANCE
PVM RENT	PLACE VILLE MARIE RENT	PVM EXP.	PLACE VILLE MARIE EXPENSE
MOVING EXP	MOVING EXPENSE	O M + T	OPERATING EXPENSES, MAINTENANCE AND TAXES
CUM. DISC.	CUMULATIVE DISCOUNTED	PSF	PER SQUARE FOOT

- b. The two buildings have slightly different efficiencies in terms of gross leasable to net useable ratios. First Quebec's efficiency of 94.5% is slightly higher than Trizec Equities' efficiency of 93% as the centralized air-conditioning system in the former building obviates the necessity for a mechanical room on each floor.

These two differences are recognised by dividing the aggregate purchase price by the number of net useable square feet in each building. In this manner, the two alternatives are reduced to a common and fair basis of comparison.

The results of the analysis are reflected in the computer print-outs opposite pages 19 and 20:

i. Before-Tax Calculation

On a before-tax basis, the cash outflows in respect of Place Beaver Hall and the First Quebec project equate to a cost of \$226 and \$208 per square foot of net usable area, respectively, First Quebec being approximately 8% less. Relative to the cost of Place Beaver Hall of \$28.8 million, this difference amounts to approximately \$2.2 million.

ii. After-Tax Calculation

On an after-tax basis, the cash outflows in respect of Place Beaver Hall and the First Quebec project equate to a cost of \$216 and \$211 per square foot of net usable area, respectively, First Quebec now only approximately 2.3% less than Place Beaver Hall. Relative to the cost of Place Beaver Hall, this difference amounts to approximately \$.7 million.

The difference is primarily due to the fact that Place Beaver Hall, being occupied in 1983, allows for the deduction of CCA two years before the First Quebec building, generating a tax saving to Air Canada.

It should be noted that this exercise is not intended to reflect an absolute cost of each proposal, but to serve purely as a basis for comparison.

On the basis of the two proposals, the information supplied and the assumptions listed above, it is suggested that the First Quebec proposal has a financial benefit to Air Canada over the proposal by Trizec Equities, a saving of between 8% and 2.3%, depending upon whether the comparative analysis is undertaken on a before or after-tax basis.

8. Completion

It is essential that both developments are completed on schedule, particularly the one of First Quebec, as Air Canada's lease in Place Ville Marie expires on June 30, 1985.

Construction of the Trizec Equities building is well under way and completion is scheduled for Spring 1983. Trizec Equities is also the owner of Place Ville Marie and has accordingly proposed that the lease in respect of the latter building is cancelled once Air Canada takes occupation of the new building. It is furthermore understood that the funds required for the completion of this project have been secured and will therefore not cause any delays in construction. Accordingly, unless something major and unforeseen occurs, Air Canada's exposure in this regard is extremely limited.

Planning of the First Quebec project has not yet been finalized and the required funds have not yet been secured. First Quebec advise that planning could be completed and construction could commence by January, 1983, leaving approximately 30 months for construction. It is estimated that a construction period of approximately 18 months would be required, leaving approximately 12 months to spare. As far as the raising of funds is concerned, First Quebec advise that preliminary steps have been taken in this regard and are confident that it could be achieved with a minimum of delay. It has also been suggested by First Quebec that certain guarantees could be provided to ensure the timeous completion of the project and that any commitment by Air Canada could be conditional upon them securing the required funds within a specified period of time.

Accordingly, it is suggested that Air Canada would be exposed to greater risk in the case of the First Quebec project than in the Trizec Equities' project. At this point, the First Quebec building is a concept only, and notwithstanding the record of the Company, the development and construction process involves considerable risk. There is little doubt that the matter of risk is a subjective one: the exposure and risk that is acceptable to one company which is familiar with the intricacies of a specific industry may be well beyond the investment norms and criteria of another firm.

In the case of a building in the conceptual stage, the following potential risks exist:

- a. The inability to reach agreement with the developer on building specifications, where a price for delivery three years hence has already been fixed;
- b. Cost overruns and construction delays leaving the developer over-exposed and unable to complete the development within a budget on which the selling price for over 50% of the building has been based; and
- c. Economic or financial setbacks.

Given the above, it is suggested that the Trizec Equities' project has a lesser exposure and risk from the point of view of Air Canada, and is therefore considered preferable to the First Quebec development according to this criterion.

9. The Developers

Air Canada wish to minimize their risk exposure and achieve a quality project and accordingly wish to deal only with established major developers.

Trizec Equities is a major property developer both in Canada and the U.S.A., and has primarily developed property to be retained as long-term investments. The Company was established in 1960 and has built up a portfolio totalling in excess of 20,000,000 square feet of office space. As at October, 1981, the book value of the properties controlled by Trizec Equities was in excess of \$2.5 billion. The Company presently has a portfolio of approximately 4,790,000 square feet of office space in Montreal alone (excluding the subject property).

First Quebec was established in 1969, while its partner in the subject property, Citicom, was established in 1934. First Quebec has developed some fifteen major projects, of which all but two have been in Montreal. Of these, the Company has retained an interest in seven projects, representing a total of approximately 738,000 square feet of space, plus 218 rooms (an hotel). Citicom, on the other hand, was founded as a commercial parking operator and is today the largest commercial parker in Canada. Additionally, the Company has been engaged in the development and investment in some ten commercial properties and hotels, three of which are located in Montreal.

It is apparent therefore that although both developers have substantial property portfolios and considerable development experience, Trizec Equities is by far the larger of the two companies. In addition, it is important to point out that Trizec Equities is primarily a developer of property for long-term ownership, while First Quebec appears in many instances to have disposed of its interests after completion. It is reported that First Quebec has sold its interest in the recently completed office building at 1001 de Maisonneuve Boulevard.

This may be a matter of some concern to Air Canada, who in the future may face the prospect of jointly owning a building with an unknown partner who may be unacceptable to a Crown Corporation. Although Air Canada could secure a right of first refusal on the interest of First Quebec/Citicom, Air Canada may be unwilling to commit further funds to the real estate industry, a sector which is well beyond the investment criteria and management skills of an airline company.

As Air Canada specifically require the partnership of an established developer to provide the real estate skills to this project, and because of First Quebec's history of selling certain of their major developments, it is suggested that Air Canada would prefer Trizec Equities as a long-term development partner.

10. Property Managers

It is important to Air Canada that established and experienced property managers are appointed in the administration of the condominium corporation and management of the related development.

As mentioned above, Trizec Equities has a very substantial property portfolio spread across Canada and the U.S.A. The Company also has some 4,790,000 square feet of office space in Montreal which it administers for its own account. Accordingly, Trizec Equities has built up a great depth of management expertise not only across Canada and the U.S.A. but also in Montreal. It is reported that Trizec Equities does not manage properties in which it does not have an equity interest.

First Quebec presently administers some 1,200,000 square feet of space in some eight properties, seven of which are located in Montreal. Of these, the Company has an equity interest in five and therefore administers three on behalf of owners in which it has no financial interest.

Accordingly, it is apparent that both Trizec Equities and First Quebec have considerable property management expertise in Montreal, although the former company is by far the larger of the two. Furthermore, it has a greater depth of experience and nationwide exposure.

It is understood that Air Canada has negotiated an arrangement with both developers whereby they would have equal representation, particularly in the case of the Trizec Equities' project in which they would have less than a 50% interest by area, in matters relating to major renovations or maintenance, and the appointment of property managers. It is, however, suggested that the formula for the determination of management costs of both developers as well as that for the determination of "after-hour" energy costs be established and considered at this time.

11. Building Security Control

The security system for the two buildings is identical in that they both are planning to be manned 24 hours a day by security personnel. Both buildings have a C.C.T.V. system. The difference is that in addition to these items, the First Quebec building will provide card access, door alarms, alarms at stairs and electrical locks on exterior doors, whereas Place Beaver Hall is providing empty conduit on the ground floor at the exterior doors for future addition of door alarms.

In conclusion, the First Quebec building is installing a complete security system, whereas Place Beaver Hall will provide a partial system with provision for future upgrading.

12. Other Tenants

Of important consideration to Air Canada is the type of other potential tenants already and likely to be accommodated in the building to ensure that they are compatible with Air Canada.

As mentioned above, it is understood that no space has yet been leased in either of the buildings. There is little reason to believe that the buildings will attract a different class and type of tenant as they are both well located in the city core and will be of a similar quality. Accordingly, both should cater to the needs of class A office space users as well as class B users wishing to upgrade. Potential tenants should represent a cross-section of those already located in the city core of Montreal who wish to relocate for a variety of reasons. The floor sizes of both buildings will undoubtedly appeal to the larger space users, while the new and modern energy efficient mechanical systems should appeal to those users wishing to contain expenses. The office rentals will undoubtedly be set at the top end of the market and hence attract tenants who can afford such accommodation. As the building selected will be named Place Air Canada, it is unlikely that another major tenant of the size of Air Canada, particularly another airline group, will be attracted to the building.

Air Canada will undoubtedly set the standard for the building selected and hence attract tenants engaged in similar spheres of activity or wishing to enjoy and preserve this standard. It is suggested that Air Canada retains the right to approve all prospective tenants prior to commitment by the developer.

13. Overall Quality of Building

The following factors have been considered.

a. Elevators

Both projects are planning on using equipment equivalent to the Otis Elevonic which are excellent elevators with state-of-the-art control systems.

Place Beaver Hall has ten elevators, five of which will service the upper floors. From the working drawings it is specified that the upper bank of elevators will service the top twelve floors, whereas Air Canada advise that correspondence in their possession indicates that this bank will service only the top eleven floors. This change will improve the service to the upper floors, and the up-peak interval could be reduced to below 30 seconds instead of the 32 seconds previously estimated.

In view of the implications of this on the internal security of Air Canada, it is suggested that this matter be further investigated.

Regarding the First Quebec development, plans show eight elevators serving eighteen floors, expected to provide an up-peak interval of approximately 20 seconds. The developers advise that a separate bank of elevators exclusively for Air Canada's use could be provided, which would result in a longer up-peak interval and slower inter-floor traffic.

It is suggested that if two elevator banks are installed in the First Quebec building, the difference in up-peak intervals between both buildings would be negligible. As a result, on the basis of information provided, any difference in elevator service between the buildings could only be determined by a separate study.

Of greater significance to Air Canada is the timing of the inter-floor traffic on the floors they occupy; this study has not been done on either building.

b. Finishes

The lobby of Place Beaver Hall is very extensive including a considerable amount of landscaping. The lobby of the First Quebec building is simpler, relying on a large landscaped podium fronting on McGill College Avenue for effect.

The office floor washrooms will both be of excellent quality and the corion vanity tops and basins as proposed at Place Beaver Hall are considered the very best on the market from a long-term standpoint.

The office ceiling systems at Place Beaver Hall use integrated diffusers with provision for sprinklers, compared with the normal T-bar suspension systems proposed for the First Quebec building. Whereas the integrated ceilings at Place Beaver Hall are attractive, they can be more difficult and expensive to deal with during renovations.

c. Life Safety Systems

The life safety systems proposed for both buildings appear to be identical and are essentially based on the existing code requirements.

d. Additional Items

The window washing system being utilized at Place Beaver Hall is efficient due to the shape of the building which makes it possible to use the track-mounted power swing stages. The removable davits for power swing stages as proposed in the First Quebec building are satisfactory but not as efficient.

Both buildings are proposing to waterproof the parking garage floor. This is considered essential due to past experience in deterioration of parking garages.

Conclusion

Both buildings are expected to provide quality finishes. Each of the developments provide different features which are judged to be superior to the other. On balance, therefore, neither project is rated above the other. The opportunity would exist in the case of the First Quebec project to upgrade and customize various portions of the structure. However, the effect of this on the cost proposal submitted is not known.

D. CONCLUSIONS OF EVALUATION OF CONDOMINIUM PURCHASE PROPOSALS

1. Evaluation of Key Criteria

In evaluating the two proposals in relation to these criteria, it is suggested that both rank equally except for the following:

Trizec Equities is deemed to rank above First Quebec in the following areas:

- a. Completion by 1985.
- b. Established Developer.
- c. Property Management Expertise.

On the other hand, First Quebec ranks above Trizec Equities in the following area:

Acquisition Cost.

2. Relative Importance of Key Criteria

One now has to consider the relative importance of the above key criteria. In this regard, the following comments are made:

a. Completion by 1985

Air Canada is exposed to a greater risk in the case of the First Quebec project than in the Trizec Equities development in regard to completion by 1985. In the case of a building in the conceptual stage, the following risks exist:

- i. Inability to reach agreement on building specifications where a selling price has already been fixed;
- ii. Cost overruns or construction delays which leave the developer over-exposed; and
- iii. Economic or financial setbacks.

~~Comment:~~ This is judged to be a critical factor in the evaluation of the two buildings.

b. Established Developer

Although both developers have substantial real estate portfolios, Trizec Equities is substantially larger.

In addition, a matter which may be of greater concern to Air Canada is the fact that First Quebec has sold certain of its major developments in the past, including the recently completed 1001 de Maisonneuve Boulevard. Air Canada could be faced with the prospect of an unknown partner in the future, possibly unacceptable to a Crown Corporation. Because Air Canada specifically require the partnership of an established developer to provide the real estate skills to this project, the choice of Trizec Equities suggests a lower long-term risk to Air Canada.

~~Comment:~~ This is also judged to be an important factor in deciding between the two projects.

c. Property Management Experience

While smaller than Trizec Equities, First Quebec has sufficient experience and size of portfolio to effectively administer this project.

~~Comment:~~ This is therefore not deemed to be a significant factor in the choice of developer.

d. Cost of Acquisition

There is a cost saving by acquiring the First Quebec project of between \$2.2 million and \$.7 million, depending on whether the analysis is examined on a before or after-tax basis.

This difference in cost has to be weighed against the relative security of acquiring an existing development nearing completion by a developer who has historically built for long-term ownership, against the potential risks of a building in the conceptual stage undertaken by a developer who has sold certain of its major developments in the past.

~~Comment:~~ The difference in cost of acquisition is important, but in our opinion is outweighed by the relative security offered by the Trizec Equities' development.

3. Conclusion

As a result, in our opinion, the Place Beaver Hall proposal by Trizec Equities is judged to be preferable to that of First Quebec.

SECTION IV - EVALUATION OF LEASE RENEWAL PROPOSAL

A. INTRODUCTION

Air Canada presently leases space in Place Ville Marie, Montreal for its corporate head office. This lease expires on June 30, 1985 and consideration is presently being given by Air Canada to the renewal thereof for a further period of five years. A lease renewal proposal has been obtained from Trizec Equities, the owner of Place Ville Marie, and A.E. LePage has been commissioned to comment thereon in relation to its competitiveness in the market and other relevant matters.

The lease renewal proposal is commented upon in the light of the soft market conditions presently existing and expected to continue in Montreal. An overview of the office market was discussed in Section III of this report.

B. EVALUATION OF PROPOSAL

The terms of the lease renewal proposal were detailed in correspondence addressed by Trizec Equities to Air Canada on August 24, 1982 and are summarized below:

Term:	July 1, 1985 to June 30, 1990.
Area:	Existing of 152,834 square feet.
Rental:	\$19 net per square foot.
Property Expenses:	Operating expenses and property taxes to be prorated in relation to the space leased and paid by Air Canada - presently approximately \$8.59 per square foot.
Sprinkler System:	Trizec Equities would install a sprinkler system throughout the leased premises at its expense.
Improvement Allowance:	An allowance of \$3 per square foot of space leased would be paid by Trizec Equities at the commencement of the renewal term. No administrative and supervisory fee would be charged in respect of improvements effected.
Parking:	25 parking spaces would be made available at the expense of Air Canada - rental presently \$125 to \$135 per parking space.

In order to assess the competitiveness of the proposal by Trizec Equities, other lease transactions recently completed in the market were investigated. In order for the comparison to be valid, one has to examine transactions in Place Ville Marie of approximately the same size as the space occupied by Air Canada. It is obvious that renewal terms offered by any landlord to a 100,000 square foot tenant would be vastly superior to those offered to a 15,000 square foot tenant.

Our investigations reveal that no comparative leases in excess of 150,000 square feet have been negotiated in Place Ville Marie in 1982. It is reported, however, that the renewal of a major lease in Place Ville Marie in respect of approximately 140,000 square feet took place in mid-1981, at \$17.25 net per square foot, fixed for 10 years, applicable from mid-1983. Details such as tenant improvement allowances could not be verified.

A direct comparison with this comparative transaction is difficult, as this lease takes effect in 1983, and not 1985 as in the case of Air Canada. However, if one takes the reported rate of \$17.25 and escalates it at 5% per annum for two years, representing anticipated rental growth in the short to medium-term, an equivalent rent of \$19.02 is calculated, almost identical to Air Canada's offer. This could in theory represent a basis for evaluating Trizec Equities' offer to Air Canada in 1985.

However, due to the fact that market conditions are far weaker today than existed in Montreal at the beginning of 1981 when the major lease was presumably negotiated, and if one takes into account that the transaction was a 10 year lease and not 5 years as in the case of Air Canada, it would appear that the offer by Trizec Equities to Air Canada may be high.

The advantages to Trizec Equities in concluding an agreement for the lease of this space to Air Canada should not be overlooked. Office market conditions are weakening in favour of tenants and Trizec Equities could be faced with leasing a substantial amount of space in extremely competitive times, competing with newer, more energy efficient and safer buildings. By concluding an agreement with Air Canada for the lease of this space, Trizec Equities would eliminate the possible costs of vacant space, leasing agents' commission, substantial tenant improvement allowances and additional administration, should the space be leased to a number of tenants. Furthermore, the unquantifiable impact of the loss of a major prestigious tenant such as Air Canada will undoubtedly not be overlooked by Trizec Equities in the final analysis.

C. CONCLUSION

In the light of present and anticipated future economic and market conditions, it is apparent that the proposal of Trizec Equities may be high. It is suggested that should Air Canada wish to pursue this alternative of renewing their lease in Place Ville Marie, that they attempt to negotiate improved lease renewal terms with Trizec Equities on the following basis:

1. A net rental of approximately \$17 to \$18 per square foot;
2. A limit on the operating expenses related to those in new energy efficient buildings; and
3. A five year lease with a five year option to renew at the same rate.

A reduction in net rental of \$1 per square foot equates to an annual savings to Air Canada of approximately \$150,000.

APPENDIX A

TRIZEC EQUITIES PROPOSAL - BUILDING SPECIFICATIONS

The following information was provided at a meeting on August 25, 1982 by Mr. Frank McGrath of Trizec Equities and Mr. Jean-Eudes Guy who are the project manager and architect of this project, respectively. The specifications are the final specifications as the project is now well advanced.

FLEXIBLE AND ENERGY EFFICIENT SYSTEMS

Exterior Skin

The exterior skin is of beige coloured precast concrete panels fabricated of tyndale stone aggregate and is designed on the rain screen principle.

It is 10.5" thick with double wall construction separated by 2.5" of foam insulation plus an air space. This construction provides a "u" factor of .09.

The windows are "punched" windows with the frames placed into the precast panels at the factory and the sash installed at the job site. This method of construction eliminates any air leakage around the windows and makes it unnecessary to do caulking on the interior perimeter of the windows.

The proportions of double and triple glazing that are proposed will provide a combined "u" factor of .50.

The windows are not reflective but are bronze tinted.

With the glass area being 40% of the exterior skin area, the combined "u" factor is .24.

Roof

The roof is an inverted roof and will have a liquid applied, rubberized membrane covered with 3" of polystyrene held down with a screen and stone ballasting.

Heating, Ventilation and Air-Conditioning Systems

The fuel is natural gas throughout with the exception of partial electric heating in the basement and the penthouse. The reason for this is that the price of natural gas at present is such that the fuel cost is less than that for the use of electric heating throughout.

The heating and air-conditioning on the office floors is provided by an overhead ducted variable air volume system for the interior zones, and an overhead dual duct system on the exterior perimeter with thermostatic control of mixing boxes.

The variable air volume boxes respond to the thermostats by adjusting the amount of cold air, whereas the dual duct mixing box system operates by the thermostats controlling the amount of hot or cold air that will be provided into the exterior zones.

The exterior walls are divided into 13 zones and the interior areas of each floor are divided into 6 zones.

The air-conditioning is provided by a cooling tower and two chillers as well as a heat pump which reclaims heat from the chiller operation for use in the air-conditioning system.

Each floor has a compartment unit for recirculating the air within the floor and through coils providing either the heating or cooling as required.

The provision of heat from the ceiling only can, in some instances, leave a cold triangle below the windows and in the area close to the outside walls. This problem can, however, be eliminated depending on the amount of insulation in the walls, the size of windows, double glazing of windows and how extreme the outside temperature is during the wintertime. For this building the diffusers were tested and assurance was provided that this should not be a problem.

In addition to the normal controls within the building, the central energy management is controlled by the Johnson Total Building Automation Service System, which monitors interior and exterior temperatures remotely and turns the equipment on or off to provide maximum energy conservation of the equipment controlled.

The parking garage is not heated except at the ramp and the ventilation of the parking garage is controlled by carbon monoxide detectors which minimizes the amount of cold air being drawn into the parking garage.

One inch venetian blinds are provided as part of the base building to minimize the solar load and to provide economies in the supply of air-conditioning.

Lighting and Electrical

600 volt, 3 phase power is tranformed to 120 and 208 at each floor with main electrical rooms in basement and penthouse.

Electrical and telephone rooms are provided at each floor.

The lighting is provided by 347 volt, 2 light fluorescent troffer fixtures with metal ends and acoustic panel sides, connected with 10' flexible leads which will allow flexibility within the 4' 11"x 4' 11" module of the acoustic tile ceiling. The lighting levels provided are 65 foot candles and are designed to consume 1.9 watts per square foot, with one fixture for each 75 square feet.

The lighting is monitored by time and zones by the P.D.M. System which is a centralized computer control of lighting to provide economies in the use of electricity.

Telephone distribution is by means of plastic conduit within the ceiling slab, with one outlet provided for 600 square feet of leaseable area, via jiffy poles or through partitions.

For power distribution, one 1200 watt circuit is provided for each 400 square feet of rentable office space through either jiffy poles or wall outlets in partitions.

Emergency power is provided by a diesel powered emergency generator having a capacity of 450 kilowatts to provide minimum lighting, exit lighting, fire alarm system, fire pump, smoke exhaust system, one elevator and other fire safety provisions, such as emergency communication.

Plumbing

The building is fully sprinklered. The heads are extremely small and are located in an integrated ceiling system which allows moving of light fixtures and ceiling tiles with a minimum of disruption. The bathroom fixtures are American Standard fixtures and the faucets in all washrooms are the single handle Delta faucets, providing both hot and cold water.

All hot and cold water pipes are insulated.

Drinking fountains are provided with glass fillers on each fountain. In addition, provisions for the handicapped are provided for in both the mens and womens washrooms on each floor.

BUILDING SECURITY AND CONTROL

A closed circuit T.V. system is provided with cameras at stairs, truck dock, garage entrance, plus other isolated or critical areas.

These closed circuit T.V. cameras are controlled by T.V. monitors located at the security desk in the main lobby which will be manned 24 hours a day, 7 days a week. At this time, no door alarms or card entry systems are proposed, however, conduits have been placed for the future installation of these systems if they are considered necessary.

OVERALL QUALITY OF BUILDING

Elevators

The elevators will be the Otis Elevonic 101, which are gearless elevators with micro processor controls and allow a considerable amount of programming flexibility to suit the needs of the building. According to information provided by Trizec, and subsequently revised to add the 15th floor to the low-rise bank, five of these passenger elevators will go from the lobby to the 15th floor, and 5 elevators will go from the 16th floor to the 26th floor.

During off-peak hours, one of the high-rise elevators will be dedicated to service elevator use including access to the rooftop mechanical and storage space as well as deliveries from the basement.

As a consequence, for times other than peak periods, the 16th to 26th floors will be served by four elevators plus one service elevator.

The low-rise elevators are 3,500 pound elevators operating at 500 feet per minute. It was calculated, before the 15th floor was added, that they would operate on an interval of 31 seconds and handle up to 17.5% of the population in 5 minutes.

The high-rise elevators are 3,500 pound elevators at 800 feet per minute. It was calculated, before the 15th floor was deleted, that they would operate on an interval of 32 seconds and handle 12.5% of the population in 5 minutes.

The interval calculation has not yet been done for the revised elevator configuration nor are the results of inter-floor traffic known. This will be a matter for the elevator consultants to determine.

The service to the three parking garage levels will be by means of one 2,500 pound hydraulic elevator operating at 125 feet per minute in the up direction and 150 feet per minute going down.

The need for card control access to the various floors by means of these elevators has not yet been dealt with but presumably can be considered at a later date if considered to be necessary.

Finishes

The very generous lobby will make extensive use of architectural concrete, granite, oak lumber, beamed ceilings and arched doorways, and extensive interior and exterior hard and soft landscaping.

The typical washrooms on each floor will have premium quality ceramic tile floors and walls with corion vanity tops and basins. The bathroom partitions and napkin and towel dispensers will all be matching arborite or formica finish with heavy duty stainless steel accessories.

Office ceilings will be fibreglass (which will be supplied only) with a combination of E.H. Price and normal T-bar suspension systems.

Sound Control

To prevent noise transmission between offices, all necessary partitions are of a double layer of 1/2" drywall on each face on 3 5/8's studs fully insulated with caulking on top and bottom. These partitions will go to the slab above.

Where the supply and return air is required to go through these demising partitions, the flow will be through silencers, and all ducts are insulated up to the V.A.V. boxes or mixing boxes.

To minimize noise transmission from the fan room on each floor, the walls will be constructed of concrete blocks covered by a freestanding drywall stud wall filled with insulation. The fan room doors will be double doors with perimeter gaskets.

To minimize noise transmission from the penthouse to the top floor, the floor thickness has been made 12.5" thick with an additional floating slab under the equipment. In addition, acoustic isolators will be used as required.

Life Safety Systems

On fire mode, the life safety and smoke evacuation system will close and open various dampers to provide for exhaust from the fire floor and supply air into all other floors to pressurize the non-fire floors. Stairs below grade will be pressurized.

Additional Items

Window washing will be done by a track mounted power operated swing stage which is held in place down the face of the building with cast in place, metal window washer tracks within the precast concrete panels. When not in use, the window washing equipment will be stored within the roof penthouse.

The parking garage floor will be waterproofed by the use of hydroteck 6125. This will be protected by a slip sheet plus a concrete topping to prevent penetration of the slab by calcium chloride which would then deteriorate the reinforcing steel.

APPENDIX B

FIRST QUEBEC PROPOSAL - BUILDING SPECIFICATIONS

The working drawings and specifications are not yet finalized and it has been suggested that many of the specifications that are now proposed can be changed or updated should Air Canada so desire. In general terms, these specifications can in some cases be upgraded or customized to suit the requirements of Air Canada within the contract price. These specifications were provided by Mr. H. Zave Kahn and Mr. M.J. Weigensberg of First Quebec Corporation.

FLEXIBLE AND ENERGY EFFICIENT SYSTEMS

Exterior Skin

It is proposed that the glazing be double, and partially triple, glazed thermo units with thermo broken aluminium frames using a reflective glass, probably silver.

It is proposed that the glass area be approximately 50% of the outside skin face, basically strip windows in precast concrete panels which will be of a finish yet to be determined and including 2 1/2" to 3" styrofoam insulation at the precast concrete.

At ground floor level it is proposed that the main entrance will be a minimum of two stories high and will include revolving doors as well as swinging doors.

Roof

It is proposed that the roof be an inverted roof using a rubber membrane with the amount of insulation yet to be determined, with all visible flashing to match the curtainwall. There will be roof drains as required by local codes.

Heating Ventilation and Air-Conditioning

The basic heating system will comprise perimeter electric baseboard convection heaters, zoned by bays which are either 25 or 30 feet. Flexibility will be available to provide additional individual zone controls, if required.

It is proposed that some heat reclaiming will be used, but we do not have the information at this time.

The basic air-conditioning is a central system with supply air to the variable air volume boxes with supply and return ducts to the mechanical penthouse. It is planned that there will be one main chiller or chillers as required, plus a supplemental chiller for use in after-hours operation or partial building occupancy, or to serve retail or computer facilities. The make-up air will be kept to a minimum consistent with codes and standard practice, normally 10%-15%, but up to 100% free cooling is available depending on exterior temperatures.

It is intended that a central energy management system be installed equivalent to the Johnson T.A.B.S. System or Honeywell B.O.S.S. system which are remote computers controlling lights and HVAC system.

Vertical venetian blinds will not be included. However, the equipment will be sized on the basis of no drapes or blinds and on the basis of reflective glass. If additional cooling and ventilation is required for computers, meeting rooms or cafeterias, these will be provided as required, with capacity built into the air-conditioning system.

Triple glazing may possibly be introduced for the corner offices of the building that have the larger glass areas. The parking garage will be heated and the exhaust air will be controlled by the C.O. detectors.

Lighting and Electrical

The ceilings will be on a 5 foot by 5 foot module, divided into three 20" sections which will allow the 20" x 48" light fixtures, maximum flexibility as required for task lighting. The lighting fixtures will be 347 volt fluorescent lighting with lighting level of 60-70 foot candles with light switching zoned in 1,500 square foot zones.

A diesel emergency generator will be provided suitable for operating one elevator at a time to return to ground floor, as well as all life safety systems such as fire pump, emergency lighting, emergency communication and smoke evacuation, and sump pump if required.

There will be no demand load limiting as it was felt that this is not required in Montreal.

If an uninterruptable power supply is required by the tenant for computers, this item can be negotiated.

Plumbing

The hot water heaters will be operated by either natural gas or hydro, depending on cost, and will be located on the roof or decentralized.

The washrooms will be provided with hot and cold water and all hot water pipes will be insulated, as will all cold water runs.

Lavatories, water closets and all trim will be of a high standard consistent with class 'A' buildings. Provision will be made in all washrooms for the handicapped.

The building is fully sprinklered.

BUILDING SECURITY AND CONTROL

The basic security system will include door alarms, closed circuit T.V. and after-hours access systems.

Closed circuit T.V. cameras will be located in stairwells, exit doors, parking garage, ramp and loading docks, and perhaps other areas that are isolated and these will be monitored at the security desk in the main lobby. These monitors will be operated by switchers which will allow the T.V. monitors to switch from camera to camera continually, or to be stopped at a particular camera if this is required.

After-hours card access will be provided for the parking garage, elevators and any other areas where it is considered feasible, and the security system will be connected to a computer which will record all transactions and will have the capability of adding or eliminating access by individual cards if they are lost or for other reasons a change is required.

It is considered that there will be 24-hour security on this building with continual control at the security desk in the main lobby. On the security system, there is a movement activated alarm at each floor in the exit stairs which registers an alarm at the security desk.

The exterior doors on the exit stairs are connected with an electro magnetic switch which allows exiting through these doors only in fire mode.

Garage exiting after-hours will be by use of a card control system. However, it will also be necessary for the security guard to allow this exiting.

Elevators

It is proposed that the elevators will be equivalent to Otis Elevonics which is a solid state group supervisory computer controlled system, which allows reprogramming on the basis of present and future traffic patterns.

The 8-passenger elevators will be gearless, #3500 elevators with speeds of 750 F.P.M. unless modification is required due to a split bank configuration, but in any case, having an interval consistent with class 'A' buildings.

The configuration shown on the plans now which consist of 8 elevators serving all floors is expected to provide an up-peak interval of approximately 20 seconds which exceeds normal expectations.

This may indicate that a split bank system would also provide an acceptable interval if considered advisable. However, the inter-floor traffic would not be as fast as with the present configuration.

No separate service elevator is contemplated. However, it is proposed that one elevator be designated for off-peak hour service elevating.

No card-controlled after-hours access to office floors has been contemplated, however, this provision can be provided. It is contemplated that the two basement levels to lobby be serviced by one hydraulic elevator.

In view of Air Canada's requirement for its own elevator bank, the method of accomplishing this, along with the impact on the remainder of the building, must be determined by an elevator study.

OVERALL QUALITY OF BUILDING

Building Finishes

While the final details of the lobby have not been settled, it is proposed that the lobby be a minimum of 2-storeys high and possibly 3-storeys high and there be extensive use of granite or other materials as required to provide finishes suitable to a class 'A' downtown office building, equivalent or better than what is now at 1001 De Maisonneuve Boulevard or other competitive buildings.

Washroom finishes will include either large ceramic or quarry tile walls and floors, marble vanities, top quality partitions, full height mirrors, and other details consistent with this class of building. Provision will be made within these washrooms for use by handicapped. The complete exterior ground floor area will include hard and soft landscaping, including trees.

The window washing system will probably be by the use of removable davits and power-operated swing stages, with davits stored on the various roofs, and swing stages stored on the top roof.

Access to the building will be provided for the handicapped including suitable swinging doors with low pressure closers and without the need to use stairs.

The clear ceiling height on typical rental floors is 9', 0".

The garage floors will be waterproofed.

Sound Control

As the HVAC is on the roof, the problem of noise from compressors, fans or other equipment should not be a factor on rental floors, with the exception of the top floor, and the highest quality of acoustic insulation will be utilized in these areas, including increased concrete thickness, floating slabs and/or vibration dampening equipment.

APPENDIX "TRPT-42"

AIR CANADA  PLACE VILLE-MARIE, MONTRÉAL, CANADA H3E 3E7

RENÉ AMYOT, C.R.
PRÉSIDENT DU CONSEIL
CHAIRMAN OF THE BOARD

27 October, 1982

The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport
Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Pepin:

Following our meeting of October 23rd, 1982, I would like to state my position concerning the relocation of the Company's head office. The lease in Place Ville-Marie expires on June 30th, 1985 and it is felt that we should look somewhere else for a property which would identify the company. Of the many proposals received, two have more particularly retained the attention of the Company. They are:

A proposed development by First Quebec Corp. in partnership with Citicom Inc. which will be located on the corner of Maisonneuve Boulevard and McGill College Avenue. Construction of the proposed building is to commence shortly and it will be available in 1985 coinciding with the expiration of the existing lease in Place Ville-Marie.

A development presently under construction by Trizec Equities and located at the corner of Dorchester Boulevard West and Beaver Hall Hill. The building is nearing completion and will be available for occupancy for the spring of 1983.

Even though both projects meet with the general criteria originally set out by the Company, I, for one, as a Director and Chairman of the Board of the national airline, and acting pursuant to Section 16 of the By-Laws under the Air Canada Act 1977 and my terms of reference in my role as Chairman, would favour the First Quebec proposal for two reasons:

The Honourable Jean-Luc Pepin

First, its location:

It is definitely superior to that of Trizec. Many real estate people operating in Montreal, which I have discreetly consulted, namely Royal Trust Co., Montreal Trust Co., etc., are unanimous in stating their preference for the First Quebec site.

This is well evidenced by the fact that the Maisonneuve Corridor has been developed very extensively over the last five years. On the other hand, not a single important building has been constructed on Dorchester Boulevard in the vicinity of Trizec's property in the last 10 years. As a matter of fact, even though construction of the Trizec office building is almost completed, it would seem that they do not have as yet a single tenant. Also, the Bell Canada-Banque Nationale project, located nearby, is experiencing important leasing problems.

Therefore, one of the major concerns is location and I am of the opinion that the First Quebec proposal would represent for the Company a better real estate venture.

Second, cost of acquisition:

As you know, it was decided that the Company would enter into a condominium purchase instead of a lease; this should permit some kind of protection against inflation for the future. From different analysis prepared by an independent party, A.E. LePage Commercial Real Estate Services, it was demonstrated that the First Quebec proposal has a financial benefit to Air Canada of anywhere between \$2.2 million and \$5 million before taxes. Furthermore, the First Quebec building will be ready for occupancy in 1985, permitting the Company to benefit from the advantageous rental in the existing lease in Place Ville-Marie, which expires in 1985.

In my opinion it represents a substantial saving for the Company. Furthermore, job creation is a very important aspect. It is definite that First Quebec will construct their project only if Air Canada enters into an agreement with them. Therefore, if this project was to start within the next 2 to 4 months, it would certainly improve the unemployment situation of Montreal, which runs at approximately 16% as it was confirmed to me by the authorities of the City of Montreal who certainly welcome the First Quebec project. The Trizec property is almost completed and there are no benefits to be derived from it on this matter.

The Honourable Jean-Luc Pepin

I would like to reiterate, Mr. Minister, my utmost cooperation for the carrying out of the proper decision and remain at your entire disposal to review further this matter if need be.

Yours sincerely,



APPENDIX "TRPT-43"



Services Immobiliers Commerciaux
Division de l'Évaluation
625, Président Kennedy
Bureau 1709
Montréal, Qué. H3A 1K2
Tél.: (514) 842-5011
Télex: 05-24830

Montreal, October 22nd, 1982

A.E. LePage Commercial Real
Estate Services Ltd.
33 Young Street
Suite 1000
Toronto, Ontario
M5E 1S9

Attention: Mr. Alex A. Stoddart, Senior Vice-President

RE: Evaluation of condominium purchase
and lease renewal proposal
Your file: 1066-R
Our file : 1097-T

Dear Sir:

This is further to your letter of October 19th, 1982, and our recent telephone conversations.

I do not feel that it is necessary to review here the various characteristics for selection of one of the 2 proposals but rather I wish to summarize my observations concerning the first draft report and the final report.

As strange as it might seem I do not feel that there is a contradiction in the basic information and analysis of the proposals in the 2 reports; even though the final recommendations are completely different. It stands to reason that when analysing its extension number of advantages and disadvantages of 2 different projects a change in the degree of importance and/or emphasis placed on the different criteria can result in diametrically opposite conclusions.

In the first report the conclusion was in favor of First Quebec when emphasis was given to the superior location and a lower cost of acquisition. In this report a very little importance was given to the fact that



the Trizec project might present less risks since the building is almost completed and that developper is credible and enjoys an excellent reputation.

In the second report more important was given to this question of risk eventhough the report continues to affirm that the location of the First Quebec project is superior with a lessor investment cost. This change in the importance in the criteria came about after a meeting with Mr. Claude Taylor and his colleagues. After presenting the original report to them they were very explicite in stating that real estate is not their usual business and cetainly they seem to be more comfortable with a project nearing completion especially with a promotor such as Trizec with whom they have enjoyed excellent relations in the past. When making this criteria more important than the others for selection it is not surprising that the second report in September had a different conclusion than the first report prepared in August.

When analysing both of these projects and basing our conclusions stictly upon the basis of which real estate investment is superior than the First Quebec project is more advantageous. Its better location and its lower cost can hardly be ignored. Also, many real estate investors would consider the fact that the First Quebec project since it is still in a very preliminary stage could still be adapted exactly to the investor's needs and preferences. Also the question of risk could be almost totally eliminated by requiring various guarantees from the promotor. It seems to me that Air Canada must make this choice and I can understand their not wanting to take on these additional problems from now to 1985.

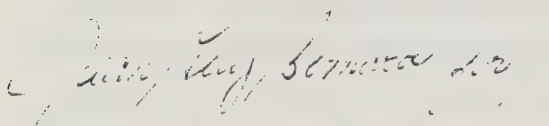
I believe that I underlined the above to Mr. Emile Gaudreault of Air Canada in our first meeting stating that it was not our role to make a final recommendation and/or selection of one of these 2 projects but rather that we should compare in parallele each one of these projects showing where eac is either superior or inferior to the other and leaving the final decision to Air Canada who will have to live with their final choice.



The above are the comments I wanted to make however I must admit that my contribution and that of our appraisal office in Montreal was rather limited. We've furnished certain basic documentation and information to the Research & Analysis Dept. in Toronto to accompany Mr. Peter Fisher and John Shed in the initial meetings with the representatives of Trizec and First Quebec. I read the draft of the August report and made certain comments and suggestions which were incorporated in the final text. Finally I was not consulted or implicated in any way in the September report.

Notwithstanding my limited contribution, I still feel that my comments raised above are pertinent and hope that they are of some use to you.

Yours truly,


Emile Larochelle, E.A.; A.A.C.I.

EL:jm

CC: Claude Taylor,
President Air Canada.

APPENDIX "TRPT-44"

100-111111-111111
Air Canada
Transport Canada

NOV 29 1982

Mr. René Amyot,
Chairman of the Board,
Air Canada,
1 Place Ville-Marie,
Montreal, Quebec.
H3B 3P7

Dear Mr. Amyot:

RE: AIR CANADA BUILDING

At last August's meeting of the Board of Directors of Air Canada, a resolution was approved by the Board regarding, the selection of new head office accommodation for Air Canada in Montreal. The Board directed the Chairman and the President to determine the shareholder's opinion on the evaluation criteria to be applied by the Board in selecting the new office accommodation. Once having received the shareholder's view, a final decision would be made by the Board.

Of the many proposals for head office, accommodation that had been received, two, one by Trizec Corporation Limited and the other by First Quebec Corporation, had been retained for consideration. After a further evaluation by A.E. LePage Limited of both proposals, I met with you in Montreal on October 23, 1982 to hear detailed presentations by First Quebec and Trizec and to review in depth with Air Canada's management the criteria used to assess both proposals.


As a result of the foregoing and after careful consideration I wish to confirm that I consider the criteria being used by the Board to select a new headquarters to be appropriate.

I hope that the Board will be able to reach a final conclusion on this matter at its meeting on December 9, 1982.

Yours sincerely,

cc.: Mr. Claude Taylor

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5


Jean-Luc Pepin

APPENDICE «TRPT-39»

1er septembre 1982

M. Claude I. Taylor
Président-directeur général
Air Canada
Place Ville Marie
Montréal (Québec)
H3P 3P7

«PROJET»

OBJET: ÉVALUATION DES PROPOSITIONS D'ACHAT EN CONDOMINIUM ET DE RENOUVELLEMENT
DE BAIL, MONTRÉAL (QUÉBEC)

Monsieur,

Suite à votre lettre du 17 août 1982, adressée à M. William Dimma, nous vous envoyons, ci-joint, six (6) exemplaires de notre rapport sur le projet susmentionné. L'analyse est conforme aux conditions énoncées dans votre lettre, comme nous vous l'avons confirmé dans la nôtre du 24 août 1982.

Nous vous renvoyons plus particulièrement au Résumé et aux Conclusions du rapport, à la Partie II (pages 3 à 6).

Nous sommes toujours à votre disposition pour tous les renseignements supplémentaires.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

ÉMILE LAROCHELLE, A.A.C.I., E.A.

Recherche et Analyse

A. E. LEPAGE

Services immobiliers commerciaux

PREMIÈRE ÉVALUATION
DES PROPOSITIONS D'ACHAT EN COPROPRIÉTÉ
ET DE RENOUVELLEMENT DU BAIL

préparée pour
A I R C A N A D A

par: A. E. Lepage, Services immobiliers limitée
625, rue Président Kennedy
Montréal (Québec)
H3A 1K2

Date: août 1982

TABLE DES MATIERESPage

PARTIE I - CONDITIONS

PARTIE II - RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS

- A. Évaluation de la proposition d'achat en copropriété
- B. Évaluation de la proposition de renouvellement du bail

PARTIE III - ÉVALUATION DES PROPOSITIONS D'ACHAT EN COPROPRIÉTÉ

- A. Introduction
- B. Aperçu général du marché de location de bureaux
- C. Évaluation des critères
- D. Conclusion de l'évaluation de la proposition d'achat en copropriété

PARTIE IV - ÉVALUATION DE LA PROPOSITION DE RENOUVELLEMENT DU BAIL

- A. Introduction
- B. Évaluation de la proposition
- C. Conclusion

APPENDICES

- Appendice A - Proposition de Trizec Equities - Spécifications de l'immeuble
- Appendice B - Proposition de First Quebec - Spécifications de l'immeuble

PARTIE I - CONDITIONS

Les conditions de la présente étude ont été établies par une lettre de M. C.I. Taylor, Président directeur général d'Air Canada, à M. W.A. Dimma, Président d'A. E. Lepage limitée, en date du 17 août 1982 et à laquelle M. P.A. Fisher, Conseiller supérieur, Recherche et Analyse, A. E. Lepage, Services immobiliers et commerciaux, a donné réponse, le 24 août 1982.

Air Canada loue actuellement des bureaux Place Ville Marie, Montréal, où se trouve son siège social et le bail prendra fin le 30 juin 1985. Air Canada envisage soit d'acheter des locaux en copropriété soit de reconduire ce bail pour 5 ans. D'importants promoteurs immobiliers du centre-ville de Montréal ont fait des propositions d'achat et le propriétaire de Place Ville Marie a, de son côté, proposé un renouvellement du bail.

Tout d'abord, on a demandé à A. E. Lepage d'évaluer deux propositions d'achats en copropriété en fonction des critères prédéterminés, établis par Air Canada, et de formuler une recommandation indépendante quant à la proposition satisfaisant le mieux à ces critères. Les propositions d'achat en copropriété portent, notamment, sur un projet, de Trizec Equities sur le boulevard Dorchester ouest, et sur celui qu'envisage First Quebec Corporation (First Quebec), en association avec Citicom Inc., sur l'avenue Collège McGill.

Au cours de cette étude, A. E. Lepage a rencontré des représentants d'Air Canada, de Trizec Equities et de First Quebec, et a tenu compte de tous les renseignements ainsi obtenus. Il a fait l'examen des copies des lettres échangées entre les parties, notamment celles que Trizec Equities et First Quebec, respectivement datées du 5 et du 9 août 1982, ont adressées à Air Canada, lettres dans lesquelles ces deux sociétés énonçaient leurs conditions révisées de vente. On a, de plus, évalué les plans et les devis de construction qu'il nous a été possible d'obtenir.

A. E. Lepage a, de plus, été chargée de formuler des commentaires relativement à la compétitivité commerciale et aux autres aspects pertinents de l'offre de renouvellement du bail des locaux de Place Ville Marie, offre dont les détails étaient stipulés dans une lettre du 24 août 1982, adressée à Air Canada par Trizec Equities, le propriétaire de l'immeuble.

Dans son évaluation des conclusions énoncées dans le présent document, Air Canada devrait prendre note de ce qui suit:

1. L'état du titre des deux propriétés n'a pas été examiné, et on n'a pas examiné ni comparé non plus les ramifications d'ordre juridique et touchant les levées que pourrait avoir la transformation en copropriété des deux projets. On recommande vivement que ces questions soient examinées par les professionnels en cause.

2. Il est déjà arrivé par le passé que certaines divisions de A. E. Lepage se soient vues confier des travaux tant par Trizec Equities que par First Quebec.
3. A.E. Lepage n'a pas formulé d'avis recommandant ou non à Air Canada de renouveler à court terme son bail de Place Ville Marie ou de conclure, dès maintenant une entente d'achat pour répondre à ses besoins en locaux. Cette décision semble dépendre de certains facteurs comme la déréglementation et le ralentissement du marché des lignes aériennes, qui dépassent la portée du présent rapport.

PARTIE II - RESUME ET CONCLUSIONS

Vous trouverez, ci-dessous, en résumé du rapport et des conclusions à en tirer.

A. EVALUATION DES PROPOSITIONS D'ACHAT EN COPROPRIETE

1. Aperçu général du marché de location de bureaux

Il existe actuellement à Montréal 35 millions de pieds carrés de locaux de classe A et B environ pouvant servir de bureau, et ces locaux se trouvent, en grande partie, au centre ville.

Vers le milieu de 1981, le marché a brusquement changé; alors qu'auparavant le pourcentage des locaux se situait aux environs de 1 pour cent, l'offre a soudainement dépassé la demande. Vers le milieu de 1981, un premier lot d'immeubles à bureaux nouvellement construits a fait son apparition sur le marché et, dans l'ensemble, ces nouveaux projets augmenteront l'offre de 7 millions de pieds carrés environ d'ici le milieu de l'année 1984. Jusqu'ici le marché a absorbé, en moyenne, 800 000 pieds carrés par an environ en espace de bureaux. On prévoit toutefois qu'il absorbera environ 700 000 pieds carrés en 1982 et, à moins d'un redressement spectaculaire de l'économie, il se pourrait bien que ce niveau se maintienne les années suivantes.

C'est pourquoi, on s'attend à ce que ce surplus de locaux s'étale sur un certain nombre d'années et le pourcentage des locaux libres pourrait bien dépasser 12 pour cent.

Ce surplus influencera, sans doute, le montant des loyers et un certain ralentissement s'est déjà fait sentir. Bien qu'on ne prévoie pas une baisse spectaculaire des loyers, cette situation se traduira par un ralentissement des locations et une augmentation des allocations et des concessions consenties aux locataires.

Il est à noter toutefois que tous les immeubles ne sont pas également touchés et que certains pourront, sans doute, mieux que d'autres, se tirer de ce mauvais pas, tout dépend de l'endroit où ils sont situés, des qualités des principaux baux et de leur date d'expiration. Néanmoins, on prévoit que la concurrence sera extrêmement vive et qu'elle profitera surtout à ceux qui louent énormément de bureaux, comme Air Canada.

2. Evaluation des criteres

L'évaluation des deux propositions, en fonction des critères établis par Air Canada, semble indiquer qu'elles sont à peu près équivalentes, exception faite de ce qui suit:

On estime que Trizec Equities l'emporte sur First Quebec dans les domaines suivants:

a. Achevement des travaux en 1985

La construction de Place Beaver Hall par Trizec Equities est relativement avancée et on prévoit que les travaux seront terminés au printemps de 1983. Quant à la proposition de First Quebec, la planification n'est pas encore tout à fait terminée et les travaux de construction ne débiteront que lorsqu'une certaine location sera assurée. Le projet de First Quebec présente donc plus de risques pour Air Canada.

b. Promoteur reconnu

Trizec Equities est un promoteur international qui construit des immeubles pour en demeurer propriétaire à long terme. First Quebec travaille surtout au Québec et il est arrivé dans le passé qu'elle vende quelques-uns de ses portefeuilles. Trizec Equities se classe donc avant First Quebec quant à l'importance des moyens et quant à l'expérience.

c. Compétence en gestion immobiliere

L'importance de son portefeuille au Québec et au niveau international démontre que Trizec Equities a plus d'expérience et est mieux connue.

D'autre part, First Quebec l'emporte sur Trizec Equities dans les domaines suivants:

a. Emplacement

Pour les raisons suivantes, qui sont expliquées plus en détails à la Partie III du présent rapport, on considère que l'emplacement de First Quebec est meilleur que celui de Place Beaver Hall:

- i. Il est plus près de la station de métro;
- ii. Il est situé en un point stratégique sur le corridor Maisonneuve, où de grands immeubles à bureaux et d'importants magasins se sont construits depuis 5 ans;
- iii. Les voies d'accès et de sorties des véhicules sont plus faciles et moins embarrassées; et
- iv. On note la présence de services de meilleure qualité dans son environnement immédiat, comme des hôtels de première classe, des immeubles d'appartements de luxe et de bons magasins de vente au détail.

b. Conditions d'achat

D'après une analyse financière comparative de la valeur actuelle, la proposition de First Quebec est inférieure d'environ 12 pour cent à celle de Trizec Equities.

c. Sécurité de l'immeuble

First Quebec installe un système de sécurité complet et perfectionné dans son immeuble, tandis que Place Beaver Hall ne sera munie que d'un système partiel, qu'il sera possible d'améliorer plus tard.

Il faut toutefois prendre en considération l'importance relative des classements suivants. Si l'importance que l'on accorde à certains de ces critères peut-être ignorée ou atténuée, ils influenceront d'autant moins sur le choix final. A ce propos, on formule les remarques suivantes:

i. Achevement des travaux en 1985

Le rendement passé de First Quebec et la longueur du délai d'ici 1985 font qu'Air Canada n'encourra, à toutes fins pratiques, aucun risque.

ii. Promoteur reconnu

Bien qu'elle n'ait ni les moyens financiers ni l'expérience de Trizec Equities, First Quebec, en association avec Citicom, dispose des compétences et des ressources financières suffisantes pour entreprendre un projet de cette envergure.

iii. Expérience en gestion immobilière

Bien que First Quebec n'ait pas autant d'expérience, ni autant de moyens financiers que Trizec Equities, elle est en mesure d'administrer ce projet.

iv. Emplacement

S'il est important pour Air Canada que son siège social soit à proximité du métro, des magasins et d'autres commodités, l'emplacement de First Quebec est mieux situé que celui de Trizec Equities.

v. Conditions d'achats

Les dispositions peuvent être modifiées et les prix réduits pour que les deux propositions s'équivalent.

vi. Sécurité de l'immeuble

Les systèmes électroniques de sécurité de Place Beaver Hall peuvent être améliorés pour valoir ceux de l'immeuble de First Quebec, et ce, à moins de frais, compte tenu du coût global du projet.

En dernière analyse, en plus de la différence de prix dont il a déjà été question, la décision finale se ramène au choix du meilleur emplacement, du point de vue d'Air Canada. C'est une question subjective qu'Air Canada, seule, est en mesure de trancher, mais, de l'avis de A.E. Lepage, l'emplacement de First Quebec répond mieux aux critères établis par Air Canada, relativement à un emplacement au centre ville situé près des services et c'est pourquoi nous recommandons à Air Canada d'y établir son siège social.

B. EVALUATION DE LA PROPOSITION DE RENOUELEMENT DU BAIL

Pour évaluer la compétitivité de la proposition de renouvellement du bail, on a examiné d'autres transactions du même ordre qui ont eu lieu récemment. On a pu constater qu'aucun bail comparable portant sur plus de 150 000 pieds carrés n'a été négocié à Place Ville Marie, en 1982. On note toutefois que le renouvellement du bail de l'Alcan, Place Ville Marie, bail portant sur 140 000 pieds carrés environ, a été signé vers le milieu de 1981, au tarif net de 17,25 dollars le pied carré pour 10 ans, à partir du milieu de 1983.

Il est difficile de faire des comparaisons directes, surtout en raison du marché de Montréal beaucoup plus faible aujourd'hui qu'au début de 1981, moment où les négociations ont été entamées, et que dans le cas de l'Alcan il s'agissait d'un bail de 10 ans et non de 5, comme dans celui d'Air Canada.

On considère néanmoins que le prix proposé par Trizec Equities est peut-être élevé, sans être irréaliste, et on suggère donc que, si Air Canada décidait de louer ces bureaux, elle tente de négocier avec Trizec Equities un renouvellement de bail à de meilleures conditions, soit:

1. un prix de location net de 17 à 18 dollars le pied carré;
2. une limite sur les frais d'exploitation en rapport avec ceux des nouveaux immeubles consommant moins d'énergie; et
3. un bail de 5 ans, avec possibilité de renouvellement pour 5 ans au même tarif.

Toute réduction de un dollar du tarif de location net permet à Air Canada de réduire ses dépenses d'environ 150 000 dollars par an. Étant donné que le marché de location des bureaux s'affaiblit de plus en plus et favorise les locataires, Trizec Equities devrait se trouver fortement incitée à conclure un accord avantageux pour Air Canada.

PARTIE III - EVALUATION DES PROPOSITIONS D'ACHAT EN COPROPRIETE

A. INTRODUCTION

Dans cette partie du rapport, on examine les deux propositions d'achat en copropriété, en tenant compte des critères préétablis par Air Canada et on formule, ensuite, des recommandations indépendantes quant à la proposition qui répond le mieux à ces critères.

La première proposition porte sur Place Beaver Hall, un immeuble que Trizec Equities construit actuellement au 500 Boulevard Dorchester ouest, au coin de Beaver Hall et du boulevard Dorchester, à Montréal, sur un emplacement d'environ 40 000 pieds carrés. On en est maintenant au 17^e étage. D'après l'échéancier, le bâtiment devrait être terminé au printemps 1983.

La deuxième proposition concerne le bâtiment projeté par First Quebec sur un terrain d'environ 30 000 pieds carrés entre l'avenue McGill College, le boulevard de Maisonneuve et les rues Mansfield et President Kennedy. Les travaux de construction ne sont pas encore commencés et les plans et devis ne sont pas encore tout à fait terminés. On estime néanmoins que la construction de cet immeuble devrait prendre fin vers le milieu de 1985.

Pour ce qui est de déterminer si Air Canada devrait louer ou acheter les locaux de son futur siège social, A.E. Lepage a examiné les analyses financières informatisées et détaillées que lui a fournies Air Canada. A ce propos, A.E. Lepage estime qu'Air Canada a utilisé une méthode valable et arrive à la même conclusion, à savoir qu'il est à l'avantage de la compagnie aérienne du point de vue financier, d'acheter ses propres locaux plutôt que d'en louer. Déductions faites des impôts, et en prenant pour hypothèse que les biens immobiliers achetés par Air Canada prendraient de la valeur, il est à peu près certain que sur une période de 20 ans, il est plus rentable d'acheter des biens immobiliers que de les louer.

B. APERCU DU MARCHE DE LOCATION DE BUREAUX

Pour commencer, il faut examiner le marché des bureaux à Montréal.

A l'heure actuelle, la superficie des locaux de bureaux de classe A et B à louer dans la ville de Montréal est d'environ 35 millions de pieds carrés et ces locaux se trouvent, en grande partie, au centre ville.

Vers le milieu de 1981, l'offre a dépassé la demande. Jusque là, le taux de vacance tournait autour de 1 pour cent, ce qui signifie que la demande dépassait largement l'offre, si l'on considère que le point d'équilibre se situe à environ 5 pour cent. Au milieu de 1981, on a mis en location les premiers bureaux d'un ensemble d'immeubles, ce qui augmentera l'offre d'environ 7 millions de pieds carrés vers le milieu de 1984. Si on déduit les

4 millions de pieds carrés des nouveaux locaux loués d'avance, il reste 3 millions de pieds carrés de nouveaux locaux que le marché devra absorber, plus une quantité appréciable de locaux existant dans des immeubles de classe A et B, étant donné que certains locataires, comme Bell Canada, les abandonnent pour déménager dans des bâtiments neufs.

Au cours des années passées, le marché absorbait en moyenne quelque 800 000 pieds carrés de locaux de bureau par an, même si ce niveau a dépassé 1 million de pieds carrés en 1980-1981, en compensation de la pénurie qui avait résulté de la rareté des années précédentes. On estime qu'environ 700 000 pieds carrés seront absorbés en 1982 et, à moins d'un redressement spectaculaire de l'économie, ce niveau pourrait bien se maintenir au cours des années suivantes. On prévoit donc que l'offre continuera à dépasser la demande pendant quelques années et que le taux de vacance excèdera les 12 pour cent.

Cette surabondance influera sans doute sur les loyers, et une baisse commence déjà à se faire sentir. Bien qu'on ne prévoie pas une chute spectaculaire des loyers, cette situation se traduira probablement par une absence de croissance des locations et une augmentation des allocations et des concessions accordées aux locataires. Le loyer des locaux de bureaux neufs de classe A se situe actuellement entre 16 et 18 dollars nets le pied carré; ce prix est fixe pour 5 ans. En outre, on offre aux locataires de généreuses allocations d'améliorations qui peuvent atteindre de 15 à 20 dollars le pied carré. Cependant, dans le cas d'un gros locataire comme Air Canada, il ne fait aucun doute qu'il est possible d'obtenir des conditions encore meilleures. Tant que l'offre et la demande ne seront pas près de s'équilibrer, on ne prévoit qu'une hausse extrêmement faible des loyers nets.

Il est toutefois à noter que tous les immeubles à bureaux ne seront pas également touchés; certains pourront sans doute mieux que d'autres traverser cette période difficile. En règle générale, les moins touchés devraient être les immeubles de bonne qualité qui sont bien situés et administrés par des gestionnaires immobiliers reconnus. En outre, les immeubles où un très faible nombre de baux importants arrive à échéance au cours de cette période difficile ne devraient pas avoir trop à souffrir de cette situation. Quoiqu'il en soit, tous les propriétaires devront évaluer leur situation avec la plus grande prudence et on prévoit que, d'une façon générale, le marché sera extrêmement concurrentiel au cours des prochaines années et que les gros locataires comme Air Canada pourront en tirer de grands avantages.

C. EVALUATION DES CRITERES

Dans les pages qui suivent, on évalue les deux propositions d'achat en fonction des critères établis par Air Canada.

1. Superficie totale demandée

Air Canada estime que la superficie globale des locaux de son siège social se situe entre 180 000 et 190 000 pieds carrés. Il faut que ces locaux se trouvent sur des étages contigus, de préférence ceux du haut. Il faut de plus un stationnement de 25 places à l'intérieur de l'immeuble.

Il y aura, dans l'immeuble de Trizec Equities, à peu près 470 550 pieds carrés de superficie globale de locaux repartis sur 26 étages et un stationnement de 180 voitures environ au sous-sol. On estime qu'Air Canada aurait besoin d'environ 192 000 pieds de superficie globale dans cet immeuble, ce qui signifie qu'après déduction de l'aire des entrées des ascenseurs, des locaux du matériel mécanique, des toilettes et d'autres locaux pouvant servir de bureaux, cela équivaldrait à une superficie nette utilisable d'environ 178 560 pieds carrés (ce qui correspond à une efficacité de 19 pour cent). Les dix étages du haut pourraient répondre à ce besoin, c'est-à-dire du 17e au 26e étage de l'immeuble.

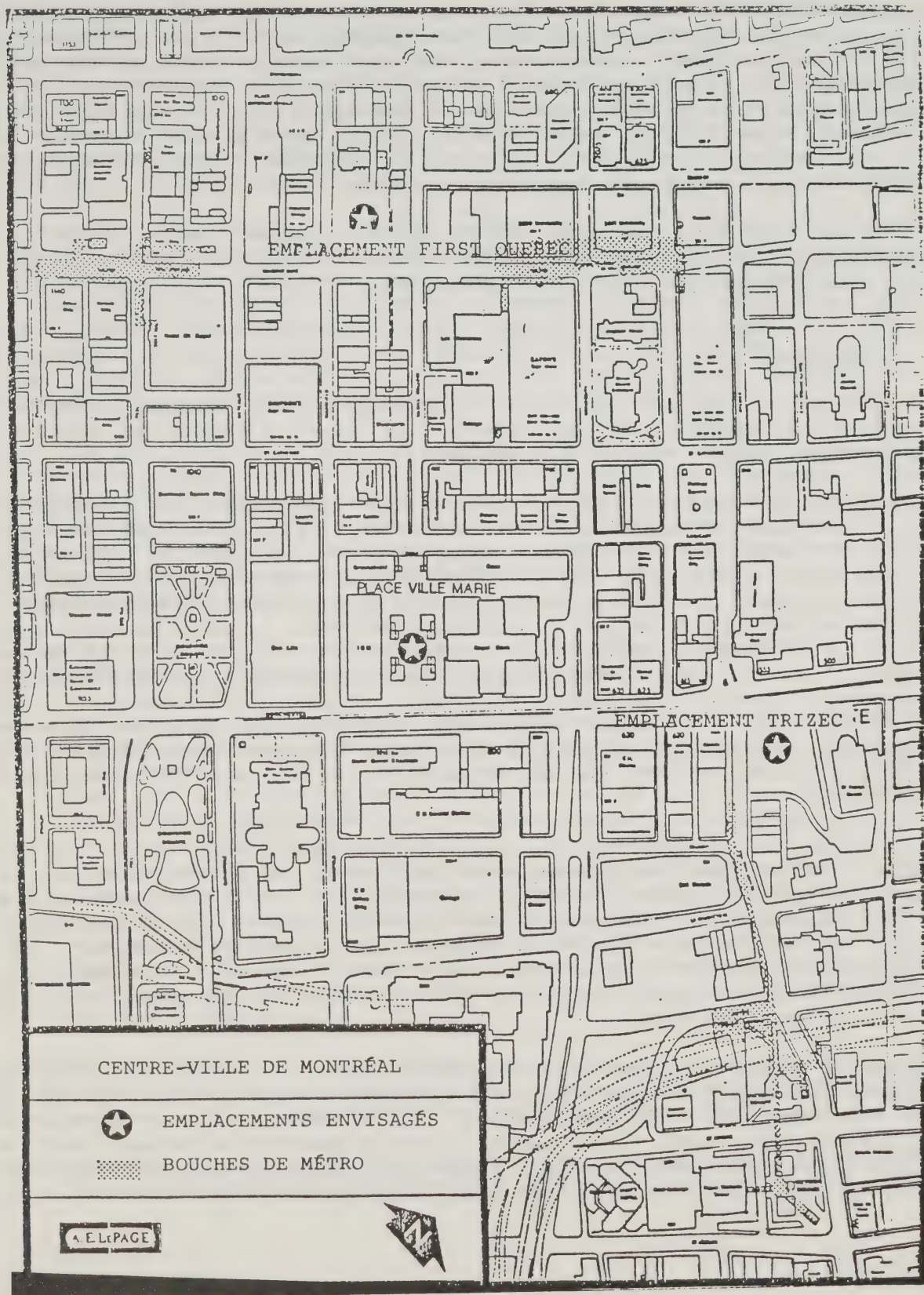
On prévoit, pour l'immeuble de First Quebec, environ 350 000 pieds carrés de superficie globale répartie sur 20 étages plus un stationnement pour 200 automobiles environ. On estime qu'Air Canada aurait besoin de 183 179 pieds carrés de superficie globale environ dans cet immeuble, ce qui équivaldrait, après déduction de l'espace pour les ascenseurs, les toilettes et les autres locaux ne servant pas de bureau, à une superficie nette utilisable de 173 179 pieds carrés environ (soit une efficacité de 94,5 pour cent).

Il est entendu qu'aucun local n'a encore été loué dans l'un ou l'autre de ces immeubles. Les deux promoteurs peuvent donc répondre aux besoins d'Air Canada et ils ont tous deux fait une proposition. En outre, on trouve dans les deux immeubles une grande superficie qui pourrait répondre plus tard aux besoins d'Air Canada. Il est entendu que, grâce à des accords négociés par Trizec Equities et First Quebec, des options de location de l'étage situé immédiatement au-dessous de ceux qui font l'objet de négociations, permettraient plus tard à Air Canada d'agrandir ses bureaux.

2. Dimensions d'un étage

Air Canada a besoin d'environ 20 000 pieds carrés de superficie globale par étage pour être en mesure d'utiliser efficacement les locaux.

Les derniers étages de l'immeuble de Trizec Equities ont été conçus pour donner une superficie globale de 19 350 pieds carrés par étage, du 17e au 25e étage et de 19 200 pieds carrés au 26e. Ces superficies globales se traduisent par des superficies nettes utilisables de 17 995 et de 17 856 pieds carrés, respectivement.



Pour les derniers étages de l'immeuble de First Quebec, on a prévu 19 330, 18 655 et 17 980 pieds carrés de superficie globale du 7e au 9e, du 10e au 12e et du 13e au 18e étage, respectivement. Ces superficies globales se traduisent en superficie nette utilisable de 18 330, de 17 655 et de 16 980 pieds carrés, respectivement. La planification de cet immeuble n'est toutefois pas encore entièrement terminée et le promoteur a fait savoir qu'il pourrait modifier le plan de l'immeuble pour porter la superficie globale des étages à 20 000 pieds carrés, afin de répondre aux besoins d'Air Canada.

A l'heure actuelle, les deux immeubles ne répondent pas tout à fait aux besoins d'Air Canada qui voudrait 20 000 pieds carrés au moins par étage, mais on ne considère pas que ce soit très important.

3. Emplacement

Air Canada veut que son siège social soit situé au centre-ville, à proximité de toutes les commodités. On peut voir sur le plan ci-contre où sont ces immeubles par rapport au centre de Montréal.

Le projet de Trizec Equities se trouve au centre de Montréal, à l'angle sud-est du boulevard Dorchester et de Côte Beaver Hall, et on a donc un accès direct à ces bureaux. Le terrain contigu, à l'est, est celui de l'église St. Patrick et, du côté sud, un certain nombre de vieux immeubles peu élevés. Ce terrain se trouve tout près du nouveau projet de Bell Canada/Banque nationale, des grands immeubles à bureaux du boulevard Dorchester et entre la Place Ville Marie, le complexe Desjardins, le complexe Guy Favreau et le Palais des Congrès, à l'est. Étant donné les propriétés environnantes sur le boulevard Dorchester, c'est-à-dire Beaver Hall Square et l'église St. Patrick, il est peu probable que la vue de cet immeuble soit bouchée, plus tard, par d'autres bâtiments, sauf du côté sud où c'est à prévoir. Cependant, les étages du haut devraient permettre d'avoir la vue sur la ville, le Mont-Royal et le fleuve St-Laurent.

Ce terrain est d'accès facile à partir du boulevard Dorchester et il permet d'atteindre facilement les grandes voies qui arrivent au centre ville. Il est desservi par le réseau de transports en commun, bien qu'il soit assez loin de la station de métro la plus proche, soit Victoria, où l'on peut arriver par un tunnel dont l'entrée se trouve au coin des rues Belmont et Beaver Hall. Pour le moment, on ne prévoit pas de tunnel pour relier directement cet immeuble à la station de métro Victoria, mais il a été prévu sur les plans, au cas où cela s'avèrerait nécessaire.

L'immeuble de First Quebec se trouverait dans l'ilôt du centre ville de Montréal limité par l'avenue McGill College, le boulevard de Maisonneuve et les rues Mansfield et President Kennedy et il permettrait d'avoir directement accès à ces quatre rues. Un bon nombre de grands immeubles à bureaux destinés à de grandes sociétés viennent d'être construits tout près de ce terrain, entre autres, les immeubles Aetna/Excelsior Life, Manufacturers Life,

B.N.P./Esso, la Banque Mercantile et l'Alcan. De plus, les bureaux de l'IATA et de l'OACI se trouvent immédiatement au nord-ouest de ce terrain. Cet emplacement est bien pourvu de magasins de détail, notamment Simpson, Eaton, Les Terrasses et le Centre McGill, dont l'ensemble forme le principal centre de vente au détail du centre-ville. En outre, à ces débouchés devraient venir s'ajouter l'agrandissement prévu de Simpson et du Centre Cadillac Fairview qui se trouvent de l'autre côté du boulevard de Maisonneuve, au sud-ouest et au sud de ce terrain, respectivement.

Le conseil municipal a presque terminé ses plans, en vue de transformer l'Avenue McGill College en un boulevard de 120 pieds de large entre Place Ville Marie, le collège McGill, et l'on croit savoir que ces travaux se feront en même temps que la construction de l'immeuble. Comme ce terrain est entouré de 4 rues, entre autres l'Avenue McGill College, et comme la plupart des terrains avoisinants viennent d'être bâtis, il est peu probable que la vue de cet immeuble sera bouchée plus tard et, des étages du haut, on devrait avoir une bonne vue de la ville et du Mont Royal.

En véhicule, on peut accéder facilement à ce terrain ainsi qu'aux grandes artères du centre-ville. Le réseau de transport en commun le dessert, notamment les stations de métro McGill et Peel. Il est probable qu'on pourra accéder directement à la station de métro McGill en passant par le centre Cadillac Fairview que l'on projette de construire et les promoteurs ont fait savoir que si on le leur demandait et s'il n'en tenait qu'à eux, ils raccorderaient l'immeuble au réseau.

Nous estimons que l'emplacement de First Quebec est meilleur que celui de Trizec Equities, et ce pour les raisons suivantes:

- a. La distance à faire à pied entre l'immeuble de First Quebec et le métro est plus courte et, selon toutes probabilités, il sera possible d'accéder directement au métro en passant par l'immeuble en projet Cadillac Fairview. Air Canada devrait étudier cette question plus à fond et peut-être exiger, comme condition, une voie d'accès directe au métro.
- b. L'emplacement de l'immeuble que se propose de construire First Quebec occupe une place stratégique sur le corridor Maisonneuve, où se sont construits, depuis 5 ans, la plupart des grands immeubles à bureaux et des grands magasins du centre-ville de Montréal. En fait, tout semble indiquer que l'intersection du boulevard de Maisonneuve et de l'avenue McGill College deviendra un centre important d'activités financières et autres, à Montréal.
- c. On considère que la circulation sera moins dense et que l'entrée et la sortie des automobiles seront plus faciles à l'emplacement de First Quebec, surtout lorsqu'on aura élargi l'avenue McGill College.
- d. L'ambiance générale de l'environnement immédiat de l'emplacement de First Quebec est considérée meilleure que celle de Place Beaver Hall, car son

projet est plus près des grands hôtels, de l'université McGill, des immeubles à appartements de luxe, des beaux magasins et des autres commodités de la vie.

4. Dimensions de l'immeuble

Air Canada a besoin, essentiellement, d'un immeuble à bureaux d'apparence et de dimensions modestes pour que sa présence en soit plus facilement remarquée.

À partir des renseignements fournis, les deux bâtiments sont essentiellement des immeubles à bureaux. Dans les deux cas, on a prévu la possibilité de permettre les activités institutionnelles au rez-de-chaussée, si cela s'avère nécessaire ou souhaitable. Dans l'un ou l'autre des deux immeubles, Air Canada pourrait installer des services de vente au détail au rez-de-chaussée, au besoin. En outre, des locaux souterrains de vente au détail sont prévus dans l'immeuble de First Quebec, le long du tunnel conduisant au métro, si ce dernier est construit.

L'immeuble de Trizec Equities fournira à peu près 470 550 pieds carrés de superficie globale répartie sur 26 étages, tandis que celui de First Quebec en fournira à peu près 350 000 répartis sur 20 étages. Air Canada occuperait donc ces immeubles à 41 ou 52 pour cent, respectivement. On pense donc que ces deux immeubles peuvent être considérés de dimensions et de taille modestes, tout en permettant à Air Canada d'agrandir ses bureaux plus tard, si le besoin s'en fait sentir.

D'après les plans et devis fournis, on peut considérer que les deux immeubles seront d'apparence modeste. Les plans de Trizec Equities sont presque terminés, ce qui signifie qu'on ne pourrait leur apporter que des modifications limitées, alors que ceux de First Quebec ne sont pas encore terminés et que l'on pourrait les changer, au besoin.

On considère donc que les deux immeubles satisfont à cette condition d'Air Canada.

5. Souplesse et efficacité des systèmes

a. Revetement extérieur

On utilise ou l'on prévoit d'utiliser, dans les deux immeubles, un revêtement extérieur en béton coulé d'avance, à la différence près qu'à place Beaver Hall les fenêtres seront encastrées dans des châssis coulés dans des panneaux de béton, alors que First Quebec prévoit des fenêtres à garniture d'encadrement installées sur le chantier.

L'installation des fenêtres en atelier présente l'avantage de permettre un joint parfait entre les panneaux en béton et la fenêtre, alors que

dans le cas des fenêtres posées sur le chantier, il faut sceller le joint sur place.

La petite surface vitrée de Place Beaver Hall donnerait un avantage à cet immeuble, pendant l'hiver, alors qu'en été, cet avantage sera compensé par les qualités de réflexion du verre que prévoit utiliser First Quebec.

Actuellement, on a fortement tendance, au Canada, à réduire la superficie vitrée et à utiliser du verre réfléchissant et chacun des deux immeubles a prévu un de ces avantages.

Les panneaux en béton coulé d'avance qu'on se propose d'utiliser Place Beaver Hall semblent très bien conçus; on ne peut malheureusement commenter ceux de l'immeuble de First Quebec, car les détails n'en sont pas encore connus.

b. Toit

Le toit et l'isolation que l'on se propose d'avoir pour l'immeuble de First Quebec sont essentiellement les mêmes que ceux de Place Beaver Hall, la différence fondamentale étant que les nombreux petits toits du bâtiment de First Quebec exigent plus de chaperons et de raccords à la charpente.

c. Système de chauffage, de ventilation et de climatisation

Place Beaver Hall est équipée d'un système central de chauffage et de climatisation à double conduite et de systèmes de ventilation à chaque étage, ce qui permet de réduire les frais, si tous les étages ne sont pas occupés.

Le chauffage, par des diffuseurs périmétriques fixés au plafond, a l'avantage d'éliminer les radiateurs au plancher. Par contre, il se peut que pendant les jours les plus froids le chauffage soit insuffisant au bas des fenêtres. Cependant, on nous a assurés que ce problème avait été étudié et que l'air chaud circulera assez rapidement pour que cela ne se produise pas. Place Beaver Hall est chauffée au gaz naturel, ce qui revient un peu moins cher que l'électricité, pour le moment. Cependant, d'après certaines prévisions, la différence de prix entre l'électricité et le gaz s'amenuisera progressivement, à mesure que le prix de l'électricité deviendra plus compétitif par rapport à celui du gaz naturel.

Dans l'immeuble de First Quebec, la climatisation est assurée par des conduites reliant le climatiseur du toit aux différents étages qui sont munis de bouches de climatisation fixées au plafond dont le débit sera contrôlé par des thermostats.

Ce même immeuble est chauffé par des calorifères à eau chaude situés aux pourtour de chaque étage et munis de contrôle à chaque fenêtre: il est possible de convertir ce système en installant un thermostat de contrôle dans chaque bureau.

Bien que le système de chauffage au gaz naturel de Place Beaver Hall soit censé coûter moins cher qu'un système de chauffage à l'électricité, l'installation centrale utilisée dans l'immeuble de First Quebec peut permettre une climatisation absolument gratuite en utilisant l'air de l'extérieur quand le temps le permet, ce qui n'est pas possible à Place Beaver Hall.

Les deux immeubles sont munis de systèmes de récupération de chaleur ainsi que de systèmes centraux de gestion de l'énergie et il semble que leur différence fondamentale repose sur le fait qu'à Beaver Hall le contrôle de l'éclairage «après les heures» est interne, tandis qu'à First Quebec il sera contrôlé à distance par un organisme extérieur de surveillance.

Place Beaver Hall aura des stores vénitiens, ce qui semble indiquer l'absence de verre réfléchissant.

d. Eclairage et installations électriques

Les systèmes de câblage des deux immeubles semble presque identiques, ce que paraît également vrai pour les prises de courant et de téléphone des bureaux.

Pour ce qui est de l'éclairage des deux immeubles, les appareillages en caissons de Place Beaver Hall semblent une source de lumière plus efficace que les «troffers» prévus pour l'immeuble de First Quebec. A Place Beaver Hall, on prévoit une source de lumière tous les 75 pieds carrés de superficie, tandis que dans l'immeuble de First Quebec, on en prévoit une tous les 50 pieds carrés.

Place Beaver Hall sera donc peut-être légèrement moins éclairée, mais la consommation d'énergie sera inférieure à ce qui est actuellement prévu pour l'immeuble de First Quebec.

Les systèmes d'avertisseurs d'incendie et de génératrices d'urgence semblent identiques dans les deux immeubles.

Dans les deux cas, on prévoit placer au plafond des fils pour l'électricité et le téléphone, ce qui rend nécessaire l'utilisation de montants creux ou de câblages à l'intérieur des cloisons.

Si un aménagement spécial est nécessaire, l'immeuble de First Quebec présente certains avantages étant donné que les plans et devis ne sont pas tout à fait établis.

e. Conclusion

Compte tenu des facteurs mentionnés ci-dessus, il ne semble pas exister de différences considérables entre les deux immeubles, pour ce qui est de la consommation de l'énergie. Cependant, pour mieux comparer, il faut entreprendre une analyse globale des pertes et des gains de chaleur, ce qui dépasse la portée du présent rapport.

6. Notoriété

Air Canada veut que sa place dans l'édifice soit considérée comme celle du principal occupant pour bien marquer sa présence sur le marché.

Il est convenu que les deux promoteurs sont prêts à nommer leur immeuble «Place Air Canada» si Air Canada conclut un engagement avec l'un d'eux. Cela permettrait de bien faire sentir sa présence. En outre, comme les deux bâtiments sont bien situés dans le centre-ville de Montréal, ils devraient tous deux permettre à Air Canada d'être bien en vue.

En occupant 41 ou 52 pour cent de la superficie globale des immeubles de Trizec Equities ou de First Quebec, respectivement, Air Canada est assurée d'être le principal locataire du premier immeuble et d'occuper une place importante dans le deuxième. Il est très peu probable, étant donné surtout le nom que l'on envisage de donner à l'immeuble, que celui que choisira Air Canada loge un autre locataire aussi important.

7. Conditions d'achat

Dans son étude des deux propositions, Air Canada veut examiner attentivement les conditions financières de chacune.

Dans l'étude de cette question, on a tenu compte des renseignements qu'Air Canada a fournis à Trizec Equities et à First Quebec et, plus particulièrement, des lettres que ces deux promoteurs ont adressées à Air Canada, en date du 5 et du 9 août 1982, respectivement, pour donner des précisions sur leurs conditions d'achat révisés.

De plus, A. E. Lepage a rencontré les deux promoteurs à Montréal pour obtenir directement une appréciation de chaque projet.

Les points saillants de chacune des deux offres sont les suivants:

Trizec Equities

Occupation:	Vers le 1er juin 1983 (90 jours pour l'installation des appareillages après l'achèvement des travaux prévu pour le 28 février 1983).
-------------	--

Superficie: 192 000 pieds de superficie brute plus 25 places de de stationnement.

Prix d'achat: 150 dollars le pied carré de superficie globale, c'est-à-dire 28 800 000 dollars avec les 25 places de stationnement.

Date de paiement: un tiers du prix d'achat le jour de l'acceptation de l'offre (supposée le 1er octobre 1982 dans les calculs ci-dessous), un tiers en paiements mensuels égaux, débutant un mois après l'acceptation jusqu'à la date d'occupation, et le dernier tiers le jour de l'occupation.

Allocation d'améliorations: 15 dollars par pied carré de superficie globale, c'est-à-dire 2 880 000 dollars. Aucun frais de supervision lié aux améliorations d'Air Canada ne sera exigé.

Bail actuel: Le bail d'Air Canada de Place Ville Marie sera annulé à la date de l'occupation et elle ne sera pas tenue de remettre les locaux dans leur état premier. Ce bail prend fin le 30 juin 1985.

Frais immobiliers: Air Canada devra payer des frais d'exploitation normaux et les impôts fonciers en fonction de la superficie achetée. On estime les dépenses annuelles moyennes à 6,50 dollars le pied carré environ la première année (c'est-à-dire 1983-1984) même si les dépenses réelles devaient être un peu moins élevées la première année, compte tenu des garanties données par les fabricants et du peu d'entretien.

First Quebec

Occupation: Le 1er juillet 1985.

Superficie: 183 179 pieds carrés de superficie globale plus 25 places de stationnement.

Prix d'achat: 140 dollars le pied carré de superficie globale plus 12 500 dollars par place de stationnement, c'est-à-dire $25\,645\,060 \$ + 312\,500 \$ = 25\,957\,560$ dollars.

Date du paiement: Le 1er juillet 1985.

Allocation d'améliorations: Le promoteur n'accorde aucune allocation. Aucun frais de supervision lié aux améliorations d'Air Canada ne sera exigé.

Frais immobiliers: Air Canada devra payer les frais d'exploitation normaux et les impôts fonciers au prorata de la superficie achetée. On estime que les dépenses réelles se situeront à 6,75 dollars le pied carré environ la première année, c'est-à-dire 1985-1986. A partir de là, les dépenses annuelles moyennes devraient toutefois atteindre 7,50 le pied carré, ce qui se compare à 6,50 dollars le pied carré environ, d'après l'estimation de Trizec Equities, avec l'augmentation de 8 pour cent par an pendant deux ans, pour en arriver au coût de 1985-1986.

En évaluant les ramifications financières des propositions, on tiendra compte, non seulement des différents montants en capital, mais aussi de la différence des dates de paiements. Des comparaisons financières seront donc faites selon la valeur actuelle, afin de tenir compte de la valeur de l'argent selon la date, valeur qui, dans le présent calcul, se fondera sur un coût en capital d'environ 16 pour cent par an, selon les estimations d'Air Canada.

Il est à noter que le calcul ci-dessous ne vise pas à établir les coûts absolus des deux propositions mais à servir de base de comparaison. Certaines hypothèses ont forcément dû être faites et on en donne les détails ci-dessous:

Augmentation des coûts: On suppose que les coûts attribuables à la construction, les frais d'exploitation et les impôts fonciers augmenteront au taux annuel de 8 pour cent pendant la période envisagée.

Place Ville Marie: On suppose que si Air Canada acceptait la proposition de Trizec Equities ou de First Quebec, le bail s'appliquant à ces locaux serait annulé le 31 mai 1983 ou prendrait fin le 30 juin 1985. On n'a pas tenu compte des locaux qu'Air Canada sous-loue à l'Alcan puisque la situation est la même dans les deux cas.

4333 rue Ste Catherine: On suppose que si Air Canada acceptait la proposition de Trizec Equities, ce bail resterait en vigueur jusqu'à sa date d'expiration le 31 janvier 1985 et que, si elle choisisait la proposition de First Quebec, ce bail resterait en vigueur, sur une base mensuelle jusqu'au 30 juin 1985, au même prix de location.

Frais d'amélioration: Après avoir tenu compte des plans et devis des deux immeubles, Air Canada estime qu'il lui faudrait dépenser, dans l'un ou l'autre des deux immeubles, 3 888 000 dollars environ (valeur en dollars de mi-

	1983) pour installer les appareils dont elle a besoin.
Frais de déménagement:	Air Canada estime que le déménagement dans l'un ou l'autre de ces immeubles coûtera environ 335 000 dollars (mi-1983).
Démolition:	Si Air Canada acceptait la proposition de First Quebec, les locaux de Place Ville Marie devraient être remis dans leur état premier à ses frais (selon le bail). Trizec Equities estime que ces travaux coûteraient, à peu près, 9 dollars le pied carré, (mi-1982), ce qui équivaut à 1 750 000 dollars environ (mi-1985), en calculant une augmentation annuelle de 8 pour cent. Il semble que ce coût est exagéré et c'est pourquoi les calculs qui suivent se fondent sur un coût de 5 dollars le pied carré (mi-1982). On recommande vivement de faire des demandes de prix pour ce travail afin de vérifier ce coût estimatif.
Frais d'exploitation et taxes:	Comme les deux immeubles seront neufs et conçus selon les normes modernes de conservation et d'efficacité énergétiques, on considère qu'il n'y aura pas une différence appréciable dans les frais immobiliers. On suppose en outre que les contrats de gestion à établir avec les deux promoteurs seront négociés en tenant compte des mêmes frais de gestion et des mêmes coûts en énergie «après les heures».
Plus-value:	Dans les calculs suivants, on n'a tenu compte ni de la plus-value, ni de la dépréciation. On suppose donc que les deux immeubles prendront de la valeur ou en perdront au même rythme. D'après les renseignements dont nous disposons, on ne pense pas que la valeur d'un immeuble fluctuera à un rythme différent de l'autre.
Frais d'achat:	On suppose que les frais d'achat relatifs aux deux propositions, c'est-à-dire les frais d'avocats, d'arpenteurs-géomètres, etc... seront à peu près les mêmes et subis à peu près à la même date et nous n'en avons donc pas tenu compte dans les calculs suivants.

TRIZEC EQUITIES - PROPOSITION D'ACHAT EN COPROPRIETE

(en milliers de dollars)

	<u>Oct. -</u> <u>Déc. '82</u>	<u>Jan. -</u> <u>Mar. '83</u>	<u>Avr. -</u> <u>Juin '83</u>	<u>Juil. -</u> <u>Sept. '83</u>	<u>Oct. -</u> <u>Déc. '83</u>	<u>Jan. -</u> <u>Mar. '84</u>
Frais de location et d'exploitation:						
Frais et taxes pour						
Place Ville Marie au	718	718	479	75	75	77
4333 rue Ste Catherine	72	74	75			
Prix d'achat en copropriété	12 000	3 600	13 200			
Coûts nets d'amélioration (après allocation du promoteur)			1 008			
Frais de déménagement			337			
Frais d'exploitation et taxes	<u> </u>	<u> </u>	<u>104</u>	<u>312</u>	<u>312</u>	<u>312</u>
Total	<u>12 790</u>	<u>4 392</u>	<u>15 203</u>	<u>387</u>	<u>387</u>	<u>389</u>
Valeur Actuelle - Taux d'escompte de 4 pour cent par trimestre - 33 473 000 dollars						
Tarif par pied carré de superficie nette utilisable - 187,46 dollars						

TRIZEC EQUITIES - PROPOSITION D'ACHAT EN CONDOMINIUM (suite)

(en milliers de dollars)

	Avr. - <u>Juin '84</u>	Juil. - <u>Sept. '84</u>	Oct. - <u>Déc. '84</u>	Jan. - <u>Mar. '85</u>	Avr. - <u>Jun. '85</u>	Juil. - <u>Sept. '85</u>
--	---------------------------	-----------------------------	---------------------------	---------------------------	---------------------------	-----------------------------

Frais de location et
d'exploitation:

Frais et taxes pour Place Ville Marie au 4333 rue Ste Catherine	78	78	78	26		
---	----	----	----	----	--	--

Prix d'achat en
copropriété

Coûts nets d'amélioration
(après allocation du
promoteur)

Frais de déménagement

Frais d'exploitation et taxes	<u>312</u>	<u>337</u>	<u>337</u>	<u>337</u>	<u>337</u>	
Total	<u>390</u>	<u>415</u>	<u>415</u>	<u>363</u>	<u>337</u>	

Valeur Actuelle - Taux
d'escompte de 4 pour
cent par trimestre -
33 473 000 dollars

Tarif par pied carré de superficie nette utilisable - 187,46 dollars

FIRST QUEBEC - PROPOSITION D'ACHAT EN CONDOMINIUM

(en milliers de dollars)

Oct. -	Jan. -	Avr. -	Juil. -	Oct. -	Jan. -
<u>Déc. '82</u>	<u>Mar. '83</u>	<u>Juin '83</u>	<u>Sept. '83</u>	<u>Déc. '83</u>	<u>Mar. '84</u>

Frais de location et
d'exploitation:

Frais et taxes pour

Place Ville Marie au	718	718	718	775	775	775
4333 rue Ste Catherine	72	74	75	75	75	77

Prix d'achat en
copropriété

Frais d'amélioration

Frais de déménagement

Démolition

	—	—	—	—	—	—
Total	<u>790</u>	<u>792</u>	<u>793</u>	<u>850</u>	<u>850</u>	<u>852</u>
	—	—	—	—	—	—

Valeur Actuelle - Taux d'escompte de 4 pour cent par trimestre - 28 460 000 dollars.

Tarif par pied carré de superficie nette utilisable - 164,34 dollars

Source: A. E. Lepage, Services Immobiliers commerciaux, Recherche et Analyse

FIRST QUEBEC - PROPOSITION D'ACHAT EN CONDOMINIUM (suite)

(en milliers de dollars)

Avr. -	Juil. -	Oct. -	Jan. -	Avr. -	Juil. -
<u>Juin '84</u>	<u>Sept. '84</u>	<u>Déc. '84</u>	<u>Mar. '85</u>	<u>Jun. '85</u>	<u>Sept. '85</u>

Frais de location et
d'exploitation:

Frais et taxes pour

Place Ville Marie au 775

837

837

837

837

4333 rue Ste Catherine 78

78

78

81

82

Prix d'achat en
copropriété

25 958

Frais d'amélioration

4 535

Frais de déménagement

393

Démolition

963

Total

85391591591891931 849

Valeur Actuelle - Taux d'escompte de 4 pour cent par trimestre - 28 460 000
dollars.

Tarif par pied carré de superficie nette utilisable - 164,34 dollars

Source: A. E. Lepage, Services Immobiliers commerciaux, Recherche et Analyse

Pour évaluer les répercussions financières des deux propositions, il faut les comparer en tenant compte du facteur temps. C'est pourquoi, les décaissements liés à chaque proposition ont été projetés à partir d'une même date, soit le 1er octobre 1982, date à laquelle on suppose que la proposition de Trizec Equities prendrait effet, jusqu'au 1er juillet 1985, date où la proposition de First Quebec prendrait effet, si elle était acceptée. Avant le 1er octobre 1982 et après le 1er juillet 1985, on estime que les conditions sont identiques. Les décaissements découlant de chaque proposition sont ventilés ci-dessous et ont été répartis par trimestre. Ces décaissements ont ensuite été escomptés au taux de 4 pour cent par trimestre (ce qui équivaut à peu près à un coût en capital, pour Air Canada, de 16 pour cent par an environ). On suppose que chaque décaissement a lieu au début de chaque semestre. En outre, on n'a pas tenu compte des impôts étant donné qu'ils s'appliquent plus ou moins également aux deux immeubles.

On peut voir les coûts estimatifs au tableau ci-contre.

D'après les calculs ci-dessus, il semble que les coûts calculés en valeur actuelle pour les propositions de Trizec Equities et de First Quebec se situent à peu près à 33 473 000 et à 460 000 dollars respectivement. Cependant, pour comparer équitablement les deux immeubles, il faut que les calculs tiennent compte de deux facteurs:

- a. dans le cas de la proposition de Trizec Equities, il y aurait 5 381 pieds carrés de superficie nette utilisable de plus; et
- b. les deux immeubles n'ont pas tout à fait le même coefficient de superficie globale par rapport à la superficie nette utilisable. Le coefficient d'efficacité de l'immeuble de First Quebec, 94,5 pour cent, est légèrement supérieur à celui de l'immeuble de Trizec Equities, 93 pour cent, étant donné que le système de climatisation central du premier bâtiment permet d'obvier à la nécessité de prévoir une pièce par étage pour les appareils.

Il est tenu compte de ces différences en divisant le prix d'achat global par le nombre de pieds carrés de superficie nette utilisable de chaque immeuble. De cette façon, les deux choix sont réduits à une base de comparaison commune et équitable qui se quantifie comme suit:

Trizec Equities: La valeur actuelle de 33 473 000 dollars divisée par 178 560 pieds carrés de superficie nette utilisable donne un coût de 187,46 pieds carrés de superficie nette utilisable.

First Quebec: La valeur actuelle de 28 460 000 dollars divisée par 173 179 pieds carrés de superficie utilisable nette donne un coût de 164,34 dollars par pied carré de superficie utilisable nette.

Il faut remarquer que ce calcul ne prétend pas établir un coût absolu pour chaque proposition mais a uniquement pour but d'établir une base de comparaison.

En se fondant sur ces deux propositions, les renseignements fournis et les hypothèses mentionnées ci-dessus, on suggère que la proposition de First Quebec est financièrement plus avantageuse pour Air Canada que celle de Trizec Equities et qu'elle permettrait une économie de 12 pour cent environ.

8. Achevement des travaux

Il est essentiel que les deux immeubles soient terminés à la date prévue, surtout celui de First Quebec, étant donné que le bail d'Air Canada à Place Ville Marie expire le 30 juin 1985.

Comme on l'a déjà mentionné, la construction de l'immeuble de Trizec Equities est avancée et on prévoit qu'elle sera terminée au printemps de 1983. Trizec Equities est aussi propriétaire de Place Ville Marie et elle a donc proposé que le bail, dans ce dernier immeuble, soit annulé lorsqu'Air Canada prendra possession du nouvel immeuble. Il est en outre entendu que les fonds nécessaires à l'achèvement des travaux sont déjà réunis et que ce ne seront pas les problèmes de financement qui retarderont la construction. A moins d'un événement important et imprévu, Air Canada ne court donc que peu de risques dans ce cas.

La planification du projet de First Quebec n'est pas encore tout à fait terminée et les fonds nécessaires n'ont pas été réunis. D'après First Quebec, cette planification pourrait être terminée en janvier 1983, date où débuteraient les travaux de construction, ce qui laisserait environ 30 mois pour la construction proprement dite. On estime que les travaux de construction prendront 18 mois environ, ce qui laisse à peu près 12 mois de marge. Pour ce qui est de réunir des fonds, First Quebec a fait savoir que des mesures préliminaires étaient prises à cet égard et qu'on était pratiquement sûr d'y arriver en peu de temps. First Quebec a également suggéré d'offrir certaines garanties relativement à l'achèvement des travaux dans les délais prévus et tout engagement d'Air Canada serait conditionnel à la réunion des fonds nécessaires dans un délai déterminé.

On estime donc qu'Air Canada courrait plus de risques dans le cas du projet de First Quebec que dans celui de Trizec Equities, mais que les impondérables à considérer dans le premier cas sont limités et surmontables.

9. Le promoteur

Air Canada veut réduire ses risques au minimum et obtenir un immeuble de qualité, c'est pourquoi elle ne veut traiter qu'avec des promoteurs importants et reconnus.

Trizec Equities est un promoteur immobilier important, tant au Canada qu'aux États-Unis. Elle construit des immeubles principalement comme investissement à long terme. Cette société, créée en 1960, a construit des immeubles à bureaux pour une superficie de plus de 20 000 000 de pieds carrés. En octobre 1982, la valeur comptable des immeubles contrôlés par Trizec Equities dépassait 2,5 milliards de dollars. Actuellement, elle détient un portefeuille d'environ 4 790 000 pieds carrés de bureaux, à Montréal seulement (mis à part l'immeuble envisagé).

First Quebec a été fondée en 1969, alors que son associée dans la construction de l'immeuble en question, Citicom, existe depuis 1934. First Quebec a construit environ 15 grands immeubles, tous à Montréal, à l'exception de deux. Parmi ces immeubles, la société a conservé des droits dans sept projets, ce qui représente au total 738 000 pieds carrés de superficie environ, plus 218 chambres (un hôtel). Citicom, d'autre part, fondée comme une société d'exploitation de terrains de stationnement commerciaux, est aujourd'hui la plus grande société de ce genre au Canada. Elle a, de plus, participé à la construction et au financement de quelque 10 immeubles commerciaux et hôtels dont 3 à Montréal.

Il semble donc que ces deux promoteurs aient des portefeuilles immobiliers appréciables et une expérience considérable de la promotion immobilière, quoique Trizec Equities soit de loin la plus importante des deux sociétés. En outre, Trizec construit essentiellement les immeubles pour les conserver, à long terme, tandis que First Quebec semble, dans bien des cas, avoir vendu sa participation une fois les travaux terminés. On prétend qu'elle a récemment vendu sa participation dans l'immeuble à bureaux qui vient d'être terminé au 1001 du boulevard de Maisonneuve. On suggère donc à Air Canada de s'informer sur les intentions de cette société relativement à la propriété à long terme de l'immeuble envisagé et de prendre cet aspect de la question en considération.

10. Gestionnaires d'immeubles

Il est important pour Air Canada que des gestionnaires d'immeubles reconnus et expérimentés soient nommés à l'administration de la copropriété et à la gestion de l'immeuble en question.

Comme on l'a déjà mentionné, Trizec Equities a un portefeuille considérable de biens immobiliers au Canada et aux États-Unis. Elle a aussi, à Montréal, quelque 4 790 000 pieds carrés de bureaux qu'elle administre pour son propre compte. Elle a donc acquis une très grande expérience en matière de gestion immobilière, non seulement au Canada et aux États-Unis, mais à Montréal même. Il semblerait qu'elle ne s'occupe pas de gestion d'immeubles dans lesquelles elle n'a pas de participation.

First Quebec administre actuellement environ 1 200 000 pieds carrés de superficie répartie dans huit immeubles, dont 7 à Montréal. Elle a une

participation dans cinq de ces immeubles et en administre donc trois, au nom des propriétaires, et dans lesquelles elle n'a pas de participation financière.

Il semble donc que Trizec Equities et First Quebec aient, toutes deux, une expérience considérable de la gestion d'immeuble à Montréal, même si la première est de loin la plus importante des deux. Elle a, de plus, une expérience plus approfondie et elle est connue dans le pays tout entier.

On sait qu'Air Canada a négocié avec les deux promoteurs un accord aux termes duquel elle serait également représentée, particulièrement dans le cas du projet de Trizec Equities où elle aurait moins de 50 pour cent de participation pour les questions touchant les grands travaux de rénovation ou d'entretien et la nomination des gestionnaires. On suggère toutefois d'établir et d'étudier, dès maintenant, la formule qui servira à évaluer les frais de gestion des deux promoteurs, de même que l'établissement des dépenses en énergie «après les heures».

11. Controle de la sécurité de l'immeuble

Les deux immeubles ont des systèmes de sécurité identiques, en ce sens qu'on prévoit employer le personnel de sécurité 24 heures sur 24, dans les deux cas. Comme différence, on note que l'immeuble de First Quebec utilisera des cartes d'accès, des systèmes d'alarme aux portes, dans les escaliers, des serrures électriques pour les portes extérieures, tandis qu'à Place Beaver Hall on n'a fait que prévoir des conduits permettant d'installer plus tard des systèmes d'alarme aux portes extérieures du rez-de-chaussée.

Air Canada pourrait exiger, en outre, du point de vue de la sécurité, qu'on lui fournisse des ascenseurs exclusifs ou qu'on prévoie d'autres mesures de sécurité dans le périmètre de ses locaux. Bien qu'on puisse prendre certaines de ces dispositions à Place Beaver Hall, il est beaucoup plus simple d'assurer un système de sécurité plus complet dans l'immeuble de First Quebec puisqu'on en est encore à l'étape de la préparation des plans.

En somme, First Quebec installera un système de sécurité complet et perfectionné dans son immeuble, tandis qu'à Place Beaver Hall, on installera un système partiel qui pourra être amélioré par la suite.

12. Autres locataires

Il est important pour Air Canada de prendre en considération les autres locataires éventuels de l'immeubles afin de s'assurer qu'ils sont compatibles avec ses opérations.

Comme on l'a déjà mentionné, rien n'a encore été loué dans l'un ou l'autre immeuble. Il y a peu de raisons de croire que les locataires seront de classe

ou de genre différent étant donné que les deux immeubles seront situés au centre-ville et qu'ils seront de qualité comparable. Ils devraient donc, tous deux, répondre aux besoins des utilisateurs de bureaux de classe A, de même qu'à ceux de classe B qui voudraient améliorer leurs locaux. Les locataires éventuels devraient représenter un échantillonnage de ceux qui se trouvent déjà au centre-ville de Montréal et qui, pour diverses raisons, voudraient déménager. Dans les deux immeubles, la superficie de chaque étage devrait sans doute intéresser ceux qui ont besoin de grands locaux, alors que les systèmes mécaniques modernes et efficaces du point de vue énergétique devraient attirer ceux qui désirent limiter leurs dépenses. Les loyers seront sans doute fixés au niveau le plus élevé du marché et devraient donc attirer les locataires qui peuvent se payer de tels locaux. Comme l'immeuble choisi s'appellera Place Air Canada, il est peu probable qu'un autre gros locataire de l'importance d'Air Canada, particulièrement une autre compagnie aérienne, soit intéressé par l'immeuble.

Air Canada établira sans doute la norme de l'immeuble choisi qui attirera les locataires ayant des activités dans des domaines similaires ou désirant maintenir le même niveau. On suggère qu'Air Canada se réserve le droit d'approuver l'acceptation de tous les locataires éventuels avant que le promoteur ne prenne d'engagement envers eux.

13. Qualité générale de l'immeuble

Les facteurs suivants ont été pris en considération.

a. Ascenseurs

Dans les deux cas, on prévoit utiliser un matériel équivalent aux ascenseurs Otis Elevonic qui sont excellents et qui possèdent des systèmes de contrôle très étudiés.

Dans les plans de l'immeuble de First Quebec, on prévoit pour les ascenseurs un meilleur service de pointe et de circulation entre les étages qu'à Place Beaver Hall. De plus, ce n'est que dans cet immeuble qu'on a envisagé des ascenseurs exclusivement réservés à Air Canada.

Par conséquent, le service d'ascenseurs prévu par First Quebec est considéré comme supérieur à celui de Place Beaver Hall.

b. Finition

Le hall d'entrée de Place Beaver Hall est très grand et très paysagé. Celui de l'immeuble de First Quebec est plus simple, comprenant surtout un grand podium paysagé donnant sur l'Avenue McGill College.

Les toilettes de chaque étage seront, dans les deux cas, d'excellente qualité et les dessus de console et les lavabos que l'on prévoit

installer à Place Beaver Hall sont considérés comme les meilleurs sur le marché, au point de vue de la durée à long terme.

Les systèmes de plafonds de bureaux de Place Beaver Hall utilisent des diffuseurs intégrés prévoyant des extincteurs automatiques, alors que dans l'immeuble de First Quebec on prévoit utiliser des systèmes ordinaires de suspension avec des barres en T.

c. Systemes de protection

Les systèmes de sûreté prévus dans les deux immeubles semblent identiques et correspondent essentiellement aux exigences actuelles du code.

d. Dispositifs additionnels

Le système de lavage des fenêtres utilisé à Place Beaver Hall est efficace car la forme de l'immeuble permet l'utilisation d'échafaudages suspendus motorisés et montés sur rails. Les supports amovibles destinés aux échafaudages suspendus motorisés qu'on propose d'installer dans l'immeuble de First Quebec sont satisfaisants, mais pas aussi efficaces.

On projette, dans les deux cas, d'imperméabiliser le garage, ce qui est considéré comme essentiel, étant donné l'expérience passée de détérioration subie dans ce domaine.

Conclusion

Les deux immeubles ont une finition de qualité. Chacun a des avantages par rapport à l'autre. Par conséquent, tout compte fait, aucun des deux n'est coté supérieur à l'autre.

D. CONCLUSION DE L'EVALUATION DES PROPOSITIONS D'ACHAT EN COPROPRIETE

Après avoir évalué les deux propositions en fonction de ces critères, on considère que les deux immeubles s'équivalent, exception faite de ce qui suit:

Trizec Equities est tenu pour supérieure à First Quebec dans les domaines suivants:

- a. Achèvement de l'immeuble vers 1985.
- b. Promoteur reconnu.
- c. Compétence en gestion immobilière.

D'autre part, First Quebec est réputée être supérieure à Trizec Equities dans les domaines suivants:

- a. Emplacement.
- b. Conditions d'achats.
- c. Sécurité de l'immeuble.

Il faut maintenant considérer l'importance relative des critères ci-dessus. Si la différence relative à certains de ces critères peut être éliminée ou atténuée, ce critère devra prendre moins d'importance au moment du choix final. A ce propos, on formule les commentaires suivants:

a. Achevement en 1985

Les antécédents de First Quebec, au niveau du rendement et de la période relativement longue qui nous sépare du milieu de 1985, éliminent, à toutes fins utiles, les risques que pourrait courir Air Canada.

b. Promoteur reconnu

Bien que First Quebec n'ait pas les moyens financiers ni l'expérience de Trizec Equities, c'est une société qui, en association avec Citicom, a la compétence et les ressources financières suffisantes pour entreprendre un projet de cette envergure.

c. Expérience en gestion immobilière

Bien qu'elle n'ait pas l'importance de Trizec Equities, First Quebec a suffisamment d'expérience et de propriétés pour administrer efficacement ce projet.

d. Emplacement

Pour les raisons suivantes déjà détaillées, on considère que l'immeuble de First Quebec est mieux situé que celui de Place Beaver Hall:

- i. Il est plus près de la station de métro,
- ii. Son emplacement est stratégique sur le corridor Maisonneuve, là où se sont construits les cinq dernières années les grands immeubles à bureaux et les grands magasins.
- iii. La circulation y est moins dense et l'entrée et la sortie s'en trouvent simplifiées et facilitées; et
- iv. Il est tout proche de services de qualité, comme les hôtels de première classe, les immeubles à appartements de luxe et les grands magasins de vente au détail.

e. Conditions d'achat

Les conditions peuvent être modifiées en vue d'éliminer toute différence.

f. Sécurité de l'immeuble

Les systèmes de sécurité électronique de Place Beaver Hall peuvent être améliorés de façon à être comparables à ceux de l'immeuble de First Quebec, à moindres frais, si on considère le coût global du projet.

En dernière analyse, en plus de la différence de prix déjà examinée, le choix final se ramène à celui de l'emplacement préféré du point de vue d'Air Canada. C'est une question subjective que seule Air Canada peut trancher mais, à notre avis, l'immeuble de First Quebec répond mieux aux critères établis par Air Canada, dans le centre-ville près des services. C'est pourquoi A.E. Lepage recommanderait à Air Canada d'y fixer son siège social.

PARTIE IV - EVALUATION DE LA PROPOSITION DE RENOUVELLEMENT DU BAILA. INTRODUCTION

Air Canada loue actuellement les locaux de son siège social Place Ville Marie, à Montréal. Son bail prend fin le 30 juin 1985 et elle envisage actuellement de le renouveler pour cinq ans. Trizec Equities, le propriétaire de Place Ville-Marie, lui a fait une proposition de renouvellement de bail et A.E. Lepage a été chargée de la commenter, du point de vue de sa compétitivité sur le marché et sous d'autres aspects pertinents.

Les commentaires sur la proposition de renouvellement de bail tiennent compte du marché à la baisse qui existe actuellement à Montréal, tendance qui, prévoit-on, se maintiendra pendant quelques années. Un aperçu général du marché de location de bureaux a été donné à la Partie III du présent rapport.

B. EVALUATION DE LA PROPOSITION

Les conditions de la proposition de renouvellement du bail ont été présentées en détail dans une lettre que Trizec Equities a adressée à Air Canada, le 24 août 1982. En voici un résumé:

Durée: Du 1er juillet 1985 au 30 juin 1990.

Superficie: Actuelle, soit 152 834 pieds carrés.

Loyer: 19 dollars nets le pied carré.

Frais immobiliers: Frais d'exploitation et impôts fonciers proportionnels à la superficie louée et payée par Air Canada - actuellement, environ 8,59 dollars le pied carré.

Système automatique d'extinction: Trizec Equities installerait à ses frais un système automatique d'extinction en cas d'incendie dans tous les locaux loués.

Allocation d'améliorations: Une allocation de 3 dollars le pied carré loué serait versée par Trizec Equities au début du renouvellement du bail. Aucun frais administratif ou de supervision ne serait exigé pour les améliorations apportées.

Stationnement: 25 places seraient mises à la disposition d'Air Canada, mais à ses frais - le loyer est actuellement de 125 à 135 dollars la place.

Acceptation: L'offre peut être acceptée jusqu'à la fin des heures d'ouverture, le mercredi 8 septembre 1982.

Pour évaluer la compétitivité de la proposition de Trizec Equities, on a examiné d'autres baux conclus récemment. Pour que la comparaison soit valable, il faut examiner des transactions à Place Ville Marie portant sur une valeur à peu près équivalente à la superficie occupée par Air Canada. Il est évident que les conditions de renouvellement qu'offre un propriétaire à un locataire qui veut louer 100 000 pieds carrés sont de loin meilleures à celles qu'il peut offrir pour une location de 15 000 pieds carrés.

Nos recherches nous ont permis de constater qu'aucun bail comparable de plus de 150 000 pieds carrés n'avait été négocié à Place Ville Marie en 1982. Nous avons appris, toutefois, que le renouvellement du bail de l'Alcan à Place Ville Marie, bail portant sur 140 000 pieds carrés à peu près a eu lieu vers le milieu de 1981, au prix de 17,25 dollars nets le pied carré, pour 10 ans, et prenant effet à la mi-1983. Certains détails n'ont pu être vérifiés, par exemple le montant des allocations pour améliorations apportées par le locataire.

Il est difficile de comparer directement avec ce bail, puisqu'il prend effet en 1983, et non en 1985, comme c'est le cas pour Air Canada. Cependant, si on prend le tarif de 17,25 dollars négocié à cette occasion et qu'on l'augmente de 5 pour cent par an, pendant deux ans, ce qui représente l'augmentation anticipée des loyers à court et à moyen termes, on arrive à un tarif équivalent de 19,02 dollars le pied carré, ce qui est pratiquement identique à l'offre faite à Air Canada. Ce chiffre peut servir en principe à évaluer l'offre par Trizec Equities, pour 1985.

Cependant, étant donné que le marché est de loin plus faible aujourd'hui qu'il ne l'était à Montréal au début de 1981, au moment où le bail en question a été négocié, et si on tient compte du fait que la durée était de 10 ans et non de 5 comme pour Air Canada, il semblerait que le prix offert à Air Canada par Trizec Equities soit un peu élevé.

Il ne faut pas négliger les avantages qu'il y aurait pour Trizec Equities à conclure avec Air Canada un accord de location de cette superficie. Le marché des bureaux s'affaiblit en faveur des locataires, et Trizec Equities pourrait avoir à louer une superficie appréciable au moment où des immeubles plus neufs, plus efficaces du point de vue énergétique et plus sûrs, lui feraient une concurrence extrêmement vive. En concluant un accord avec Air Canada pour la location de cette superficie, Trizec Equities ne risquerait pas les pertes entraînées par des locaux vides, et n'aurait pas à payer la commission de l'agent de location non plus que des allocations d'améliorations considérables et des frais d'administration supplémentaires, comme ce serait le cas si elle devait louer ces mêmes locaux à plusieurs locataires. En outre, Trizec Equities tiendra sans doute compte, en dernière analyse, de l'incidence inquantifiable de la perte d'un gros locataire de prestige comme Air Canada.

C. CONCLUSION

Compte tenu des conditions du marché actuel et prévu, il semble que le prix proposé par Trizec Equities est un peu élevé, sans être irréaliste. Si Air Canada envisageait de renouveler son bail Place Ville Marie, on lui recommanderait d'essayer de négocier de meilleures conditions de renouvellement de bail avec Trizec Equities en proposant ce qui suit:

1. un loyer net d'environ 17 à 18 dollars le pied carré;
2. une limite des frais d'exploitation établie en fonction des nouveaux immeubles plus efficaces du point de vue énergétique; et
3. un bail de 5 ans avec option de renouvellement au même tarif pour 5 ans de plus.

Une réduction du loyer net d'un dollar le pied carré représente pour Air Canada une économie annuelle d'environ 150 000 dollars.

APPENDICE A

PROPOSITION DE TRIZEC EQUITIES - SPECIFICATIONS DE L'IMMEUBLE

Les renseignements suivants ont été fournis, au cours d'une réunion qui a eu lieu le 25 août 1982, par M. Frank McGrath, de Trizec Equities, et M. Jean-Eudes Guy, le gestionnaire de projet et l'architecte de l'immeuble. Ces devis sont définitifs étant donné que la construction est maintenant bien avancée.

SYSTEMES SOUPLES ET EFFICACES DU POINT DE VUE ENERGETIQUE

Revetement extérieur

Le revêtement extérieur se compose de panneaux de béton coulés d'avance de couleur beige, fabriqués d'aggloméré et pierres «tyndale». Il est conçu selon le principe de l'écran contre la pluie.

Il a 10,5 po. d'épaisseur et c'est un mur double avec, entre les deux, 2,5 po. de mousse isolante plus une couche d'air. Ce mur a un facteur «u» de 0,09.

Les fenêtres sont du type «embouties» et les châssis sont fixés dans les panneaux de béton coulé d'avance à la manufacture, alors que les encadrements seront installés sur le chantier. Cette méthode de construction prévient toute fuite d'air autour des fenêtres et élimine la nécessité de calfeutrer le pourtour de la fenêtre à l'intérieur.

Les proportions de double et de triple vitrage proposées assureront un facteur «u» combiné de 0,50.

Le verre n'est pas réfléchissant mais teinté couleur bronze.

Comme la surface vitrée du revêtement extérieur est de 40 pour cent, le facteur «u» est de 0,24.

Toit

Le toit est inversé et on y appliquera un liquide, une membrane caoutchoutée recouverte de 3 pouces de polystyrène recouvert d'une couche de concassé.

Systemes de chauffage, de ventilation et de climatisation

L'immeuble sera chauffé au gaz naturel avec un chauffage électrique partiel au sous-sol et au penthouse. Ce choix est motivé par le fait qu'il coûte moins cher actuellement de chauffer au gaz naturel qu'à l'électricité.

Le chauffage et la climatisation des étages sont assurés par un système de conduits au plafond à volume d'air variable, pour les zones intérieures, et

d'un double système de conduits au plafond sur le périmètre extérieur comprenant des thermostats de contrôle des caisses de mélange.

Les caisses à volume d'air variable sont contrôlées par les thermostats qui ajustent la quantité d'air froid tandis que, dans le système à double conduite avec caisses de mélange, le thermostat contrôlent la quantité d'air chaud ou d'air froid pulsée dans les zones extérieures.

Le pourtour extérieur est divisé en treize zones et la surface intérieure de chaque étage, en six zones.

La climatisation est assurée par une colonne de refroidissement et deux refroidisseurs ainsi que par une thermopompe qui récupère la chaleur donnée par les appareils de refroidissement pour l'acheminer dans le système de climatisation.

Chaque étage est muni d'un compartiment qui recircule l'air en le faisant passer dans des serpentins pour le réchauffer ou le refroidir, selon le cas.

L'arrivée d'air chaud uniquement à partir des plafonds peut, dans certains cas, laisser une zone triangulaire d'air froid au bord des fenêtres et dans certains endroits près des murs extérieurs. Ce problème peut toutefois être réglé en variant l'isolation des murs, les dimensions des fenêtres, ou en doublant le vitrage. Tout dépend de la température extérieure pendant l'hiver. On a fait des essais sur les diffuseurs de cet immeuble et on a reçu l'assurance qu'il ne devrait pas y avoir de problème.

En plus des contrôles normaux à l'intérieur de l'immeuble, la gestion centrale de l'énergie est assurée par le système Johnson de service d'immeuble entièrement automatisé qui contrôle, à distance, les températures intérieures et extérieures et qui met en marche ou arrête les appareils en vue d'assurer la plus grande économie d'énergie possible.

Le garage n'est pas chauffé, mis à part la voie d'accès, et la ventilation est contrôlée par des détecteurs de monoxyde de carbone qui réduisent au minimum la quantité d'air froid qui pénètre dans le stationnement.

Des stores vénitiens d'un pouce sont prévus comme faisant partie de l'immeuble, afin de réduire l'échauffement des locaux par le soleil et de permettre des économies dans les frais de climatisation.

Eclairage et électricité

Le courant de 600 volts, à trois phases, est abaissé à 120 et à 208 volts à chaque étage, et les principales pièces où se trouve l'appareillage électrique sont au sous-sol et dans le penthouse.

Il y a des pièces pour l'appareillage électrique et téléphonique à chaque étage.

L'éclairage est fourni par des plafonniers de 347 volts à 2 tubes fluorescents à bouts métalliques et à côtés en panneaux acoustiques, connectés par des câbles flexibles de 10 pieds qui permettent l'adaptation au module de 4 pi. 11 po. sur 4 pi. 11 po. du plafond de panneaux acoustiques. L'intensité lumineuse est de 65 bougies par pied carré et la consommation de 1,9 watts le pied carré, avec un plafonnier par 75 pieds carrés.

L'éclairage est contrôlé selon les heures et les zones par le système «P.D.M.» qui assure un contrôle informatisé et centralisé de l'éclairage, afin de réduire la consommation d'électricité.

Le câblage téléphonique passe dans des conduits en plastique encastrés dans le plafond et on a prévu une prise par 600 pieds carrés de superficie louable en faisant passer les fils par des perches creuses ou par les cloisons.

La répartition de l'électricité est assurée par un circuit de 1 200 watts par 400 pieds carrés de superficie louable, en faisant passer des fils soit par des perches creuses soit dans des cloisons munies de prises murales.

En cas de panne, l'électricité est produite par une génératrice diesel d'urgence qui peut produire 450 kilowatts afin d'assurer un minimum d'éclairage, l'éclairage des sorties, le fonctionnement des systèmes d'avertisseurs d'incendie, la pompe à incendie, le système d'évacuation de la fumée, d'un ascenseur et d'autres dispositifs de sécurité en cas d'incendie, comme par exemple un système de communications de secours.

Plomberie

L'immeuble est entièrement équipé d'extincteurs automatiques. Les gicleurs sont extrêmement petits et sont installés dans un système de plafond intégré qui permet de déplacer facilement les plafonniers et les panneaux du plafond. Les toilettes et les lavabos sont du modèle American Standard et tous les robinets sont des Delta à une seule clé, à eau chaude et froide.

Toute la tuyauterie est isolée.

Les fontaines d'eau potable sont toutes munies de réservoirs de verre. De plus, on a prévu des installations pour les handicapés, dans les toilettes des hommes et des femmes de chaque étage.

SECURITE ET CONTROLE DE L'IMMEUBLE

On a prévu un réseau de télévision en circuit fermé avec des caméras dans les escaliers, aux quais des camions, à l'entrée du garage et dans d'autres lieux isolés ou présentant des risques.

Ces caméras de télévision en circuit fermé sont contrôlées par des surveillants qui se trouvent dans le bureau de sécurité du hall principal d'entrée, 24 heures sur 24, 7 jours par semaine. Pour le moment, aucun système d'alarme de porte ou de carte d'entrée n'est prévu; cependant, on a prévu des conduits permettant d'installer ces systèmes plus tard, si cela est nécessaire.

QUALITE DE L'IMMEUBLE EN GENERAL

Ascenseurs

Les ascenseurs seront des Otis Elevonic 101, sans engrenage, contrôlés par micro-processeur et offrant une grande souplesse de programmation, selon les besoins de l'immeuble. Cinq de ces ascenseurs circuleront entre le hall d'entrée et le 14e étage et 5 autres entre le 15e et le 26e étage.

Pendant les heures creuses, un des ascenseurs sera réservé au service et permettra, notamment, d'avoir accès aux locaux d'équipement mécanique et de stockage situé sur le toit. Il permettra, en outre, de monter les marchandises livrées au sous-sol.

Par conséquent, mises à part les heures de pointe, la section du 15e au 26e étage sera desservie par 4 ascenseurs pour le public en général, outre un ascenseur de service.

Les ascenseurs du bas ont une capacité de 3 500 livres et se déplacent à raison de 500 pieds à la minute. On a calculé qu'ils fonctionnent selon un intervalle de 32 secondes et qu'ils pourront transporter 17,5 pour cent du personnel en 5 minutes.

Les ascenseurs du haut ont une capacité de 3 500 livres et une vitesse de 800 pieds à la minute. On a calculé qu'ils fonctionneront selon un intervalle de 32 secondes et pourront transporter 12,5 pour cent du personnel en 5 minutes.

On n'a pas encore calculé la circulation en fonction d'un seul locataire pour les 10 étages ou la circulation qui en résultera. Ce calcul sera fait par les experts-conseils en ascenseurs.

Le service des trois niveaux de stationnement sera assuré par un ascenseur hydraulique d'une capacité de 2 500 livres et d'une vitesse de 125 pieds à la minute en montant et de 150 pieds à la minute en descendant.

Systemes de protection

En cas d'incendie, le système de protection et d'évacuation de la fumée fermera et ouvrira divers clapets pour évacuer la fumée de l'étage où se trouve le feu et apporter de l'air à tous les autres étages; afin de pressuriser les étages où il n'y a pas le feu. Les escaliers au-dessous de l'étage concerné seront pressurisés.

Dispositifs supplémentaires

Le lavage des fenêtres se fera au moyen d'un échafaud suspendu et motorisé monté sur rails fixes dans les panneaux de béton au moment du coulage. Lorsqu'il ne sera pas utilisé, le matériel de lavage des fenêtres sera stocké dans le penthouse du toit.

Le plancher du garage de stationnement sera imperméabilisé au moyen de hydroteck 6125. Cet enduit sera protégé par une feuille de métal recouverte de béton pour éviter que le chlorure de calcium ne pénètre dans la plaque et n'oxyde l'acier du renforcement.

On n'a pas encore déterminé s'il était nécessaire de prévoir des cartes de contrôle pour réglementer l'accès aux divers étages, mais c'est une question qui peut être étudiée, plus tard, au besoin.

Finition

Le hall d'entrée est très luxueux et on y utilisera du béton architectural, du granit, du chêne. On y a aussi prévu des soliveaux au plafond et des portes en arceau ainsi que des ouvrages de paysagement élaborés, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Les toilettes de chaque étage auront des sols en carreaux de céramique de première qualité, ainsi que des dessus de console et des lavabos en corion. Les cloisons et les porte-serviettes seront tous finis en arborite ou en formica agencé et les ferrures seront en acier inoxydable de première qualité.

Le plafond des bureaux sera en fibre de verre qui ne viendra qu'avec une combinaison de E. H. Price et des systèmes de suspension ordinaires par des barres en T.

Insonorisation

Afin d'éviter que le bruit ne se transmette d'un bureau à l'autre, partout où ce sera nécessaire, on posera sur les cloisons une double finition à mur sec d'un demi-pouce de chaque côté de montants de 3 5/8 de pouce complètement

calfeutrés au plafond et au plancher. Ces cloisons iront jusqu'à la plaque du dessus.

Quand des conduites d'arrivée ou de sortie d'air devront passer au travers de ces cloisons, on a prévu des silencieux et toutes les conduites sont isolées jusqu'aux caisses V.A.V. ou caisses de mélange.

Pour réduire au minimum le bruit provenant du local des ventilateurs de chaque étage, les murs seront faits de blocs de béton recouverts d'un mur fait de panneaux de plâtre fixés sur des montants et rempli d'isolant. Les portes des salles de ventilateur seront doubles avec des joints d'étanchéité.

Au dernier étage, pour réduire au minimum le bruit provenant du penthouse, on a prévu un plancher d'une épaisseur de 12,5 pouces ainsi qu'une plaque flottante supplémentaire au-dessous des machines. De plus, on utilisera, au besoin, des isolants acoustiques.

APPENDICE B

PROPOSITION DE FIRST QUEBEC - SPECIFICATIONS DE L'IMMEUBLE

Les plans et les spécifications ne sont pas encore entièrement terminés et on a laissé entendre qu'un grand nombre de spécifications maintenant proposées pourraient être modifiées ou modernisées, si Air Canada le demandait. En général, ces spécifications pourront, dans certains cas, être améliorées ou personnalisées en fonction des besoins d'Air Canada, sans modifier le montant du contrat. Ces caractéristiques ont été fournies par M. H. Zave Kahn et M. M.J. Weigensberg de la société First Quebec.

SYSTEMES SOUPLES ET EFFICACES DU POINT DE VUE ENERGETIQUERevetement extérieur

On prévoit que le vitrage sera double et en partie triple, composé d'unités vitrées thermo avec des encadrements d'aluminium thermo et du verre réfléchissant, probablement argenté.

On prévoit que la surface vitrée représentera approximativement 50 pour cent du revêtement extérieur et se composera essentiellement de fenêtres installées dans des panneaux de béton, coulés d'avance, dont on n'a pas encore déterminé la finition et pour lesquels on prévoit une isolation de polyuréthane de 2,5 à 3,5 pouces d'épaisseur.

Au rez-de-chaussée, on prévoit que l'entrée principale sera au moins de deux étages de haut et comprendra des portes tournantes et battantes.

Toit

On propose que le toit soit du genre renversé, comportant une membrane de caoutchouc recouverte d'une couche d'isolant dont l'épaisseur n'est pas encore déterminée et que tous les chaperons visibles soient d'une couleur assortie aux murs. Il y aura des gouttières satisfaisant aux normes prévues dans les codes locaux.

Chauffage, ventilation et climatisation

Le système de chauffage de base comprendra des calorifères électriques à convection sur le périmètre de chaque étage, et groupés en travées de 25 à 30 pieds. Une marge de manoeuvre est prévue pour qu'il soit possible d'ajouter, au besoin, des contrôles de zones individuelles.

On prévoit une certaine récupération de chaleur, mais nous n'avons pas de renseignements à ce sujet, pour le moment.

L'essentiel de la climatisation est assuré par le système central qui achemine l'air à des caisses à volume variable reliées au penthouse par des conduites

d'arrivée et de rappel d'air des machines. On prévoit qu'il y aura un refroidisseur principal ou des refroidisseurs, selon le cas, plus un refroidisseur supplémentaire à utiliser après les heures ou si l'immeuble n'est occupé qu'en partie, ou bien encore qui pourrait desservir des points de vente au détail ou les locaux des ordinateurs. La quantité d'air d'appoint sera maintenue au minimum exigé par les codes, soit normalement 10 à 15 pour cent, mais le système peut fournir jusqu'à 100 pour cent d'air frais de l'extérieur selon les températures.

On prévoit installer un système central de gestion de l'énergie équivalent au système Johnston T.A.B.S. ou Honeywell B.O.S.S. qui sont des systèmes informatisés de contrôle à distance de l'éclairage et des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation.

Les stores vénitiens verticaux ne seront pas fournis. Cependant, la capacité du matériel est calculée en prenant pour hypothèse qu'il n'y aura ni draperies ni stores, en tenant compte uniquement de la capacité réfléchissante du verre. Le système de climatisation est suffisamment puissant pour rafraîchir et ventiler davantage les ordinateurs, les salles de conférence et les cafétérias.

Il est possible qu'on installe des fenêtres à triple vitre dans les bureaux des angles de l'immeuble où la surface vitrée est plus grande. Le garage de stationnement sera chauffé et la sortie d'air sera contrôlée par des détecteurs de monoxyde de carbone.

Eclairage et électricité

Les plafonds seront divisés en modules de 5 pieds de côté divisés en trois sections de 20 pouces, ce qui permettra l'installation de plafonniers de 20 pouces par 48 pouces, donnant un éclairage de travail ayant un maximum de souplesse. Les appareils d'éclairage seront des tubes fluorescents de 347 volts permettant une illumination de 60 à 70 bougies par pied carré et on prévoit un interrupteur par 1 500 pieds carrés.

Une génératrice diesel de secours alimentera un ascenseur pour descendre au rez-de-chaussée et tous les systèmes de projection comme pompes à incendie, éclairage et communication de secours, évacuation de la fumée et pompe de puisard, si nécessaire.

Il n'y aura pas de dispositif de limitation de la consommation car on a estimé que ce n'était pas exigé à Montréal.

Si le locataire demande que pour ses ordinateurs le courant ne soit jamais interrompu, la question peut être discutée.

Plomberie

Les chauffe-eau fonctionneront au gaz naturel ou à l'électricité, selon ce qui sera le moins onéreux, et ils seront placés sur le toit ou décentralisés.

Les lavabos seront alimentés en eau chaude et froide, tous les tuyaux d'eau chaude seront isolés, ainsi que tous les passages d'eau froide.

Les lavabos, les cuvettes des toilettes et tous les accessoires seront de bonne qualité, comme il convient dans les immeubles de classe «A». Les toilettes comprendront des installations pour les handicapés.

L'immeuble est entièrement pourvu d'un système automatique d'extincteurs en cas d'incendie.

SECURITE ET CONTROLE DE L'IMMEUBLE

Fondamentalement, le système de sécurité comprendra un système d'alarme aux portes, un réseau de télévision en circuit fermé et des systèmes d'accès après les heures.

Les caméras du réseau de télévision en circuit fermé se trouveront dans les cages d'escalier, en face des portes de sortie, dans le garage de stationnement, dans les voies d'accès et les quais de chargement et, peut-être, dans d'autres lieux isolés. La surveillance se fera au bureau de sécurité du hall d'entrée principal. L'installation de surveillance sera munie de commutateurs, ce qui permettra aux surveillants de passer continuellement d'une caméra à l'autre, ou de s'arrêter à une caméra, au besoin. Des cartes d'accès après les heures seront prévues pour les garages de stationnement, les ascenseurs et autres lieux, et le système de sécurité sera relié à un ordinateur qui enregistrera tous les mouvements de personnes et aura la capacité d'ajouter ou de supprimer l'accès par carte individuelle si en cas de perte ou autres raison des changements sont nécessaires.

On considère que la sécurité sera assurée 24 heures sur 24 à partir du bureau de sécurité du hall principal d'entrée. On prévoit aussi un système d'alarme déclenché par le mouvement aux sorties des escaliers de chaque étage; un signal sera alors émis au bureau de sécurité.

Les portes extérieures des escaliers de sortie sont munies de serrures électromagnétiques qu'on ne peut ouvrir qu'en cas d'incendie.

Les sorties du garage après les heures seront contrôlées par un système de cartes. Cependant, il faudra aussi un gardien.

Ascenseurs

On prévoit que les ascenseurs seront d'un modèle équivalent à l'Otis Elevonics, système de télésurveillance contrôlé par ordinateur qui permet la reprogrammation selon les modes de circulation.

Les ascenseurs pour 8 personnes n'auront pas d'engrenage et seront des no 3500 ayant des vitesses de 750 pieds par minute, à moins que des modifications ne soient rendues nécessaires par la division d'un étage; de toute façon, l'intervalle sera conforme à celui des immeubles de classe «A».

Selon ce qui est actuellement prévu dans les plans, les 8 ascenseurs desservant tous les étages devraient permettre un intervalle de pointe de 20 secondes environ, ce qui dépasse les normes ordinaires.

Cela indiquerait qu'un système en deux groupes fournirait un intervalle acceptable si cette option paraissait souhaitable. Cependant, la circulation entre les étages ne serait pas aussi rapide que le permet l'aménagement actuel.

On n'envisage pas d'installer un ascenseur de service séparé. Cependant, on pourra réserver un ascenseur pour le service pendant les heures creuses.

On n'a pas prévu qu'après les heures l'accès aux étages soit contrôlé par des cartes, cependant ce service pourrait être offert. On prévoit un ascenseur hydraulique entre les deux étages du sous-sol et le hall d'entrée.

On considère qu'Air Canada pourrait avoir besoin de son propre groupe d'ascenseurs, et avec les 8 qui sont proposés, il semble que ce soit possible.

QUALITE DE L'IMMEUBLE EN GENERAL

Finition de l'immeuble

Bien que l'on n'ait pas complètement terminé les plans du hall d'entrée, on propose qu'il ait au moins deux étages de haut, peut-être trois, qu'on fasse grand usage de granit et autres matériaux comparables qui lui donneront une finition convenant à un immeuble de classe «A» du centre-ville et que l'aménagement soit équivalent ou supérieur à celui de l'immeuble situé au 1001 boulevard de Maisonneuve ou autres bâtiments comparables.

Pour la finition des toilettes on prévoit recouvrir les murs et les planchers de grands carreaux de céramique ou de pierres naturelles, des consoles de marbres, des cloisons de première qualité, de grands miroirs et d'autres aménagements convenant à un immeuble de cette classe. Des toilettes seront aménagées pour les handicapés. Tout l'extérieur du rez-de-chaussée sera entièrement paysagé et on prévoit même y planter des arbres.

Le système de lavage des fenêtres comprendra probablement des supports amovibles pour un échafaudage suspendu motorisé, les supports étant stockés sous les différents toits et les échafaudages suspendus sous le toit du dessus.

L'immeuble sera aménagé afin que les handicapés puissent y avoir accès avec, notamment, des portes faciles à ouvrir et la possibilité d'éviter des escaliers.

La hauteur libre des plafonds sur les étages à louer est de 9'0''.

Le plancher du garage sera imperméabilisé.

Insonorisation

Comme les machines de chauffage, d'aération et de climatisation se trouvent sur le toit, le bruit des compresseurs, des ventilateurs et autres appareils ne devrait pas être entendu des étages loués, sauf le dernier, et une isolation acoustique de la meilleur qualité sera utilisée à cet endroit. On prévoit de plus l'accroissement de l'épaisseur de la plaque de béton, l'inclusion d'une plaque flottante et, peut-être, du matériel pour amortir les vibrations.

APPENDICE «TRPT-40»

Le 9 septembre 1982

Monsieur Claude I. Taylor
Président et directeur général
Air Canada
Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
H3B 3P7

OBJET: NOUVEAU SIÈGE SOCIAL - ANALYSE COMPARATIVE
DES OPTIONS - MONTRÉAL (QUÉBEC)

Monsieur,

Nous vous savons gré d'être venu nous rencontrer dans nos bureaux, le mardi 7 septembre 1982, accompagné d'autres cadres d'Air Canada, pour examiner notre rapport provisoire au sujet de l'étude précitée.

Compte tenu des renseignements additionnels présentés à A.E. LePage au sujet des critères d'évaluation d'Air Canada, pour le choix de son nouveau siège social, nous vous soumettrons une version révisée du rapport précité dès que possible, certainement au plus tard le vendredi 17 septembre 1982.

En espérant discuter de nouveau de cette question avec vous, nous vous remercions de votre collaboration et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

ALEX A. STODDART

c.c.: W.A. Dimma
Peter Fisher
Emile Larochelle

APPENDICE «TRPT-41»

A.E. LePage

Le 30 septembre 1982

Monsieur C.I. Taylor
Président directeur général
Air Canada
Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
H3B 3P7

VERSION DÉFINITIVE

OBJET: NOUVEAU SIÈGE SOCIAL - ÉTUDE COMPARATIVE DES SOLUTIONS,
MONTRÉAL (QUÉBEC)

Monsieur,

Comme suite à ma lettre du 9 septembre 1982, j'ai l'honneur de vous faire parvenir six exemplaires du rapport définitif susmentionné.

Nos cadres supérieurs ont examiné le présent rapport ainsi que tous les critères d'évaluation fixés par Air Canada en vue du choix de son nouveau siège social.

Nous vous remercions de nous avoir ainsi permis de mettre nos services à la disposition de votre société.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

ALEX A. STODDART

AAS/hbn

c.c.: W.A. Dimma

/07861

Recherche et Analyse

A.E. LEPAGE

Services immobiliers commerciaux

ÉVALUATION DÉFINITIVE
DES PROPOSITIONS D'ACHAT EN COPROPRIÉTÉ
ET DE RENOUVELLEMENT DU BAIL

préparée pour

A I R C A N A D A

par: A.E. Lepage, Services immobiliers limitée
625, rue Président Kennedy
Montréal (Québec)
H3A 1K2

Date: Septembre 1982

/1066R

TABLE DES MATIERESPage

PARTIE I - CONDITIONS

PARTIE II - RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS

- A. Évaluation de la proposition d'achat en copropriété
- B. Évaluation de la proposition de renouvellement du bail

PARTIE III - ÉVALUATION DES PROPOSITIONS D'ACHAT EN COPROPRIÉTÉ

- A. Introduction
- B. Aperçu général du marché de location de bureaux
- C. Critères d'évaluation
- D. Conclusion de l'évaluation de la proposition d'achat en copropriété

PARTIE IV - ÉVALUATION DE LA PROPOSITION DE RENOUVELLEMENT DU BAIL

- A. Introduction
- B. Évaluation de la proposition
- C. Conclusion

APPENDICES

- Appendice A - Proposition de Trizec Equities - Spécifications de l'immeuble
- Appendice B - Proposition de First Quebec - Spécifications de l'immeuble

PARTIE I - CONDITIONS

Les conditions de la présente étude ont été établies par une lettre de M. C.I. Taylor, Président directeur général d'Air Canada, à M. W.A. Dimma, Président d'A. E. Lepage limitée, en date du 17 août 1982, et à laquelle M. P.A. Fisher, Conseiller supérieur, Recherche et Analyse, A. E. Lepage, Services immobiliers et commerciaux, a donné réponse, le 24 août 1982.

Air Canada loue actuellement des bureaux Place Ville-Marie, à Montréal, où se trouve son siège social, et le bail prendra fin le 30 juin 1985. Air Canada envisage soit d'acheter des locaux en copropriété, soit de reconduire ce bail pour cinq ans. D'importants promoteurs immobiliers du centre-ville de Montréal ont fait des propositions d'achat, et le propriétaire de Place Ville-Marie a, de son côté proposé un renouvellement du bail.

Tout d'abord, on a demandé à M. A. E. Lepage d'évaluer deux propositions d'achat en copropriété en fonction de critères prédéterminés, établis par Air Canada, et de formuler une recommandation indépendante quant à la proposition, satisfaisant le mieux à ces critères prédéterminés, établis par Air Canada, et de formuler une recommandation indépendante quant à la proposition, satisfaisante mieux à ces critères. Les propositions d'achat en copropriété portent, notamment, sur un projet Trizec Equities sur le boulevard Dorchester ouest, et sur celui qu'envisage First Quebec Corporation (First Quebec), en association avec Citicom Inc., sur l'avenue McGill College.

Au cours de cette étude, A. E. Lepage a rencontré des représentants d'Air Canada, de Trizec Equities, et de First Quebec, et a tenu compte de tous les renseignements ainsi obtenus. Elle a fait l'examen des copies des lettres échangées entre les parties, notamment celles que Trizec Equities et First Quebec, respectivement datées du 5 et du 9 août 1982, ont adressées à Air Canada, lettres dans lesquelles ces deux sociétés énonçaient leurs conditions révisées de vente. On a, de plus, évalué les plans et les devis de construction qu'il nous a été possible d'obtenir.

A. E. Lepage a, de plus, été chargée de formuler des commentaires relativement à la compétitivité commerciale et aux autres aspects pertinents de l'offre de renouvellement du bail des locaux de Place Ville-Marie, offre dont les détails étaient stipulés dans une lettre du 24 août 1982, adressée à Air Canada par Trizec Equities, le propriétaire de l'immeuble.

Dans son évaluation des conclusions énoncées dans le présent document, Air Canada devrait prendre note de ce qui suit:

1. L'état du titre des deux propriétés n'a pas été examiné, et on n'a pas examiné ni comparé non plus les ramifications d'ordre juridique et touchant, les levées que pourrait avoir la transformation en copropriété des deux projets de promotion. On

recommande vivement que ces questions soient examinées par les professionnels en cause.

2. Il est déjà arrivé par le passé que certaines divisions de A.E. Lepage se soient vues confier des travaux tant par Trizec Equities que par First Quebec.
3. A.E. Lepage n'a pas formulé d'avis recommandant ou non à Air Canada de renouveler à court terme, son bail de Place Ville-Marie ou de conclure, dès maintenant, une entente d'achat pour répondre à ses besoins en locaux.

PARTIE II - RESUME ET CONCLUSIONS

Vous trouverez ci-dessous un résumé du rapport et des conclusions à en tirer.

A. EVALUATION DES PROPOSITIONS D'ACHAT EN COPROPRIETE

1. Evaluation des criteres clés

L'évaluation des deux propositions en fonction des critères établis par Air Canada semble indiquer qu'elles sont équivalentes, exception faite de ce qui suit:

On estime que Trizec Equities l'emporte sur First Quebec dans les domaines suivants:

a. Achevement des travaux en 1985

La construction de place Beaver Hall par Trizec Equities est relativement avancée, et on prévoit que les travaux seront terminés au printemps de 1983. Quant à la proposition de First Quebec, le projet en est encore au stade de la conception, et les travaux de construction ne débiteront que lorsqu'on aura trouvé un locataire principal et que le financement aura été assuré.

b. Promoteur reconnu

Trizec Equities est un promoteur international qui construit des immeubles pour en demeurer propriétaire à long terme. First Quebec travaille surtout au Québec; il est arrivé par le passé qu'elle vende quelques-uns de ses portefeuilles.

c. Compétence en gestion immobiliere

L'importance de son portefeuille au Québec et au niveau international démontre que Trizec Equities a plus d'expérience et est mieux connue.

D'autre part, First Quebec l'emporte sur Trizec Equities dans le domaine suivant:

Cout d'achat

Le coût des deux projets a été examiné en tenant compte de la valeur actuelle, et en prévision d'une période de 22 ans. Comparativement au coût de Place Beaver Hall, qui est de 28,8 millions de dollars, celui de la proposition de First Quebec est financièrement plus avantageux pour Air Canada, et représente une économie qui se

situerait entre 8% (2,2 millions de dollars) et 2,3% (0,7 million de dollars), selon que l'étude comparative est faite en tenant compte respectivement des coûts avant ou après impôt.

2. Importance relative des criteres clés

Il faut maintenant considérer l'importance relative des critères clés susmentionnés. À cet égard, nous faisons les observations suivantes:

a. Achevement des travaux en 1985

Air Canada, en adoptant le projet de First Quebec, courrait des risques supérieurs à ceux que suppose celui de Trizec Equities du fait que l'achèvement des travaux est prévu pour 1985. Dans le cas d'un immeuble qui en est au stade de la conception, il faut tenir compte des risques potentiels suivants:

- i. L'incapacité d'en arriver à une entente sur les devis de construction de l'immeuble à construire alors qu'un prix de vente a déjà été fixé;
- ii. Les coûts excédentaires ou les retards des travaux de construction qui rendent le promoteur trop vulnérable;
- iii. Les revers économiques ou financiers.

Observation: Ce serait là un facteur critique dans l'évaluation des deux immeubles.

b. Promoteur reconnu

Bien que les deux promoteurs disposent d'importants investissements immobiliers, Trizec Equities est passablement plus étendue.

En outre, fait qui peut inquiéter davantage Air Canada, First Quebec a par le passé vendu certains de ses grands projets de mise en valeur, notamment le tout récent 1 001 du boulevard de Maisonneuve. Air Canada pourrait plus tard se voir contrainte de compter avec un associé inconnu, ce qui pourrait être jugé inacceptable pour une société d'État. Parce qu'Air Canada a expressément besoin de s'associer à un promoteur reconnu pour s'assurer des compétences immobilières nécessaires à la réalisation de ce projet, le choix de Trizec Equities présenterait pour Air Canada de moindres risques à long terme.

Observation: Cela doit aussi être considéré comme un facteur important dans la décision à prendre en vue du choix d'un des deux projets.

c. Expérience en gestion immobilière

Bien qu'elle soit plus petite que Trizec Equities, First Quebec a assez d'expérience et un portefeuille suffisant pour gérer efficacement ce projet.

Observation: Cela n'est donc pas considéré comme un facteur déterminant dans le choix du promoteur.

d. Coût d'achat

L'achat du projet de First Quebec permettrait de réaliser une économie qui se situerait entre 0,7 et 2,2 millions de dollars, selon que l'étude sera faite en fonction des coûts avant ou après impôt.

Cette différence doit être évaluée en comparant la sécurité relative qu'offre l'achat d'un projet existant et sur le point d'être terminé d'un promoteur qui a par le passé construit dans le but de demeurer propriétaire à long terme, et les risques que suppose un immeuble au stade de la conception entrepris par un promoteur qui par le passé a vendu certains de ses principaux projets.

Observation: La différence de coût d'achat est importante, mais à notre avis est compensée par la sécurité relative qu'offre le projet de Trizec Equities.

3. Conclusion

Par conséquent, à notre avis, le projet de Place Beaver Hall de Trizec Equities semble préférable à celui de First Quebec.

B. EVALUATION DE LA PROPOSITION DE RENOUELEMENT DU BAIL

Pour évaluer la compétitivité de la proposition de renouvellement du bail, on a examiné d'autres transactions du même ordre qui ont eu lieu récemment. On a pu constater qu'aucun bail comparable portant sur plus de 150 000 pieds carrés n'a été négocié à Place Ville-Marie en 1982. On note toutefois le renouvellement d'un important bail à Place Ville-Marie: ce bail, portant sur 140 000 pieds carrés environ, a été signé au milieu de 1981, au tarif de 17,25 dollars le pied carré pour 10 ans, pour entrer en vigueur au milieu de 1983.

Il est difficile de faire des comparaisons, surtout en raison du marché de Montréal, beaucoup plus faible aujourd'hui qu'au début de 1981, moment où les négociations ont été entamées, et que, dans le cas précité, il s'agissait d'un bail de 10 ans et non de 5, comme dans celui d'Air Canada.

On considère néanmoins que le prix proposé par Trizec Equities est peut-être élevé, et on suggère donc que, si Air Canada décidait de louer ces bureaux, elle tente de négocier avec Trizec Equities un renouvellement de bail à de meilleures conditions, soit:

1. un prix de location net de 17 à 18 dollars le pied carré;
2. une limite sur les frais d'exploitation en rapport avec ceux des nouveaux immeubles consommant moins d'énergie; et
3. un bail de 5 ans, avec possibilité de renouvellement pour 5 ans au même tarif.

Toute réduction de un dollar du tarif de location net permet à Air Canada de réduire ses dépenses d'environ 150 000 dollars par année. Étant donné que le marché de location des bureaux s'affaiblit de plus en plus et favorise les locataires, Trizec Equities devrait se trouver fortement incitée à conclure un accord avantageux pour Air Canada.

PARTIE III - EVALUATION DES PROPOSITIONS D'ACHAT EN COPROPRIETE

A. INTRODUCTION

Dans cette partie du rapport, on examine les deux propositions d'achat en copropriété, en tenant compte des critères préétablis par Air Canada et on formule ensuite des recommandations indépendantes quant à la proposition qui répond le mieux à ces critères.

La première proposition porte sur Place Beaver Hall, un immeuble que Trizec Equities construit actuellement au 500, boulevard Dorchester ouest, au coin de Beaver Hall et du boulevard Dorchester, à Montréal, sur un emplacement d'environ 40 000 pieds carrés. On en est maintenant au 17^e étage. D'après l'échéancier, le bâtiment devrait être terminé au printemps 1983.

La deuxième proposition concerne le bâtiment projeté par First Quebec sur un terrain d'environ 30 000 pieds carrés entre l'avenue McGill College, le boulevard de Maisonneuve et les rues Mansfield et Président Kennedy. Les travaux de construction ne sont pas encore tout à fait terminés. On estime néanmoins que la construction de cet immeuble devrait prendre fin vers le milieu de 1985.

Pour ce qui est de déterminer si Air Canada devrait louer ou acheter les locaux de son futur siège social, A.E. Lepage a examiné les analyses financières informatisées et détaillées que lui a fournies Air Canada. A ce propos, A.E. Lepage estime qu'Air Canada a utilisé une méthode valable et arrive à la même conclusion, à savoir qu'il est à l'avantage de la compagnie aérienne, du point de vue financier, d'acheter ses propres locaux plutôt que d'en louer. Déduction faite des impôts, et en supposant que les biens immobiliers achetés par Air Canada prendront une certaine valeur, sur une période de 20 ans, il semble plus rentable d'acheter des biens immobiliers que de les louer.

B. APERCU DU MARCHE DE LOCATION DE BUREAUX

Pour commencer, il faut examiner le marché des bureaux à Montréal.

A l'heure actuelle, la superficie des locaux de bureaux de classe A et B à louer dans la ville de Montréal est d'environ 35 millions de pieds carrés et ces locaux se trouvent, en grande partie, au centre-ville.

Vers le milieu de 1981, l'offre a dépassé la demande. Jusque là, le taux de vacance tournait autour de 1 pour cent, ce qui signifie que la demande dépassait largement l'offre, si l'on considère que le point d'équilibre se situe à environ 5 pour cent. Au milieu de 1981, on a mis en location les premiers bureaux d'un ensemble d'immeubles, ce qui augmentera l'offre d'environ 7 millions de pieds carrés vers le milieu de 1984. Si on déduit les

4 millions de pieds carrés des nouveaux locaux loués d'avance, il reste 3 millions de pieds carrés de nouveaux locaux que le marché devra absorber, plus une quantité appréciable de locaux existants dans des immeubles de classe A et B, étant donné que certains locataires, comme Bell Canada, les abandonnent pour déménager dans des bâtiments neufs.

Au cours des années passées, le marché absorbait en moyenne quelque 800 000 pieds carrés de locaux de bureaux par an, même si ce niveau a dépassé 1 million de pieds carrés en 1980-1981, en compensation de la pénurie qui avait résulté de la rareté des années précédentes. On estime qu'environ 700 000 pieds carrés seront absorbés en 1982, et, à moins d'un redressement spectaculaire de l'économie, ce niveau pourrait bien se maintenir au cours des années suivantes. On prévoit donc que l'offre continuera à dépasser la demande pendant quelques années et que le taux de vacance excédera les 12 pour cent.

Cette surabondance influera sans doute sur les loyers, et une baisse commence déjà à se faire sentir. Bien qu'on ne prévoie pas une chute spectaculaire des loyers, cette situation se traduira probablement par une absence de croissance des locations et une augmentation des allocations et des concessions accordées aux locataires. Le loyer des locaux de bureaux neufs de classe A se situe actuellement entre 16 et 18 dollars net le pied carré; ce prix est fixe pour 5 ans. En outre, on offre aux locataires de généreuses allocations d'améliorations qui peuvent atteindre de 15 à 20 dollars le pied carré. Cependant, dans le cas d'un gros locataire comme Air Canada, il ne fait aucun doute qu'il est possible d'obtenir des conditions encore meilleures. Tant que l'offre et la demande ne seront pas près de s'équilibrer, on ne prévoit qu'une hausse extrêmement faible des loyers nets.

Il est toutefois à noter que tous les immeubles à bureaux ne seront pas également touchés; certains pourront sans doute mieux que d'autres traverser cette période difficile. En règle générale, les moins touchés devraient être les immeubles de bonne qualité qui sont bien situés et administrés par des gestionnaires immobiliers reconnus. En outre, les immeubles où un très faible nombre de baux importants arrive à échéance au cours de cette période difficile ne devraient pas avoir trop à souffrir de cette situation. Quoi qu'il en soit, tous les propriétaires devront évaluer leur situation avec la plus grande prudence et on prévoit que, d'une façon générale, le marché sera extrêmement concurrentiel au cours des prochaines années et que les gros locataires comme Air Canada pourront en tirer de grands avantages.

C. CRITERES D'EVALUATION

Dans les pages qui suivent, on évalue les deux propositions d'achat en fonction des critères établis par Air Canada.

1. Superficie totale demandée

Air Canada estime que la superficie globale des locaux de son siège social se situe entre 180 000 et 190 000 pieds carrés. Il faut que ces locaux se trouvent sur des étages contigus, de préférence ceux du haut. Il faut de plus un stationnement de 25 places à l'intérieur de l'immeuble.

Il y aura, dans l'immeuble de Trizec Equities, à peu près 470 550 pieds carrés de superficie globale de locaux répartis sur 26 étages et un stationnement de 180 voitures environ au sous-sol. On estime qu'Air Canada aurait besoin d'environ 192 000 pieds de superficie globale dans cet immeuble, ce qui signifie qu'après déduction de l'aire des entrées des ascenseurs, des locaux du matériel mécanique, des toilettes et d'autres locaux pouvant servir de bureaux, cela équivaldrait à une superficie nette utilisable d'environ 178 560 pieds carrés (ce qui correspond à une efficacité de 19 pour cent). Les dix étages du haut pourraient répondre à ce besoin, c'est-à-dire du 17e au 26e étage de l'immeuble.

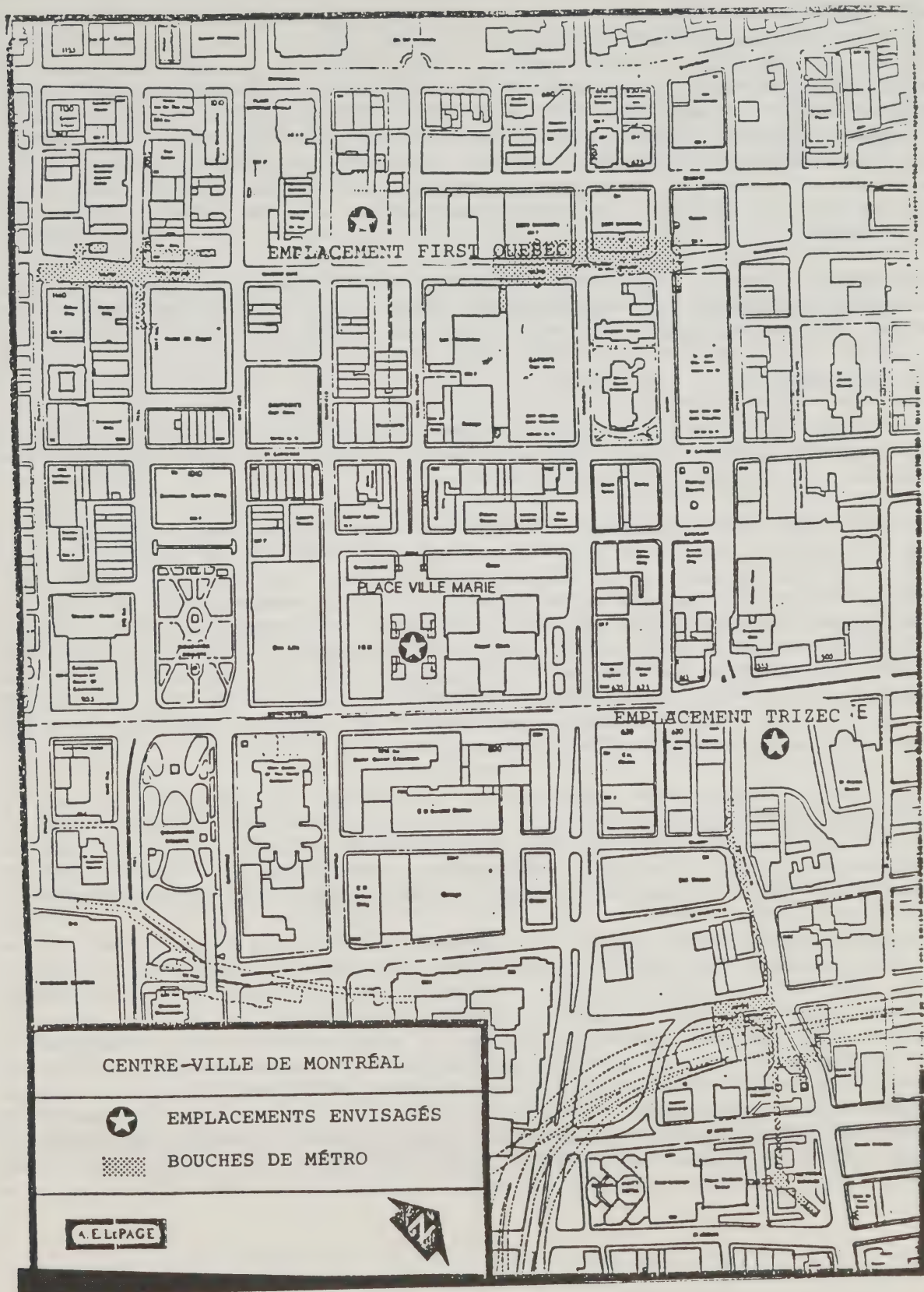
On prévoit, pour l'immeuble de First Quebec, environ 335 700 pieds carrés de superficie globale répartie sur 19 étages plus un stationnement pour 200 automobiles environ. On estime qu'Air Canada aurait besoin de 183 179 pieds carrés de superficie globale environ dans cet immeuble, ce qui, après la déduction de l'espace pour les ascenseurs, les toilettes et les autres locaux ne servant pas de bureaux, équivaldrait à une superficie nette utilisable de 173 179 pieds carrés environ (soit une efficacité de 94,5 pour cent). Il y a lieu de signaler qu'on ne dispose pas des plans de l'immeuble de First Quebec et que l'on se sert ici, de bonne foi, de précisions données par des représentants de First Quebec.

Il est entendu qu'aucun local n'a encore été loué dans l'un ou l'autre de ces immeubles. Les deux promoteurs peuvent donc répondre aux besoins d'Air Canada et ils ont tous deux fait une proposition. En outre, on trouve dans les deux immeubles une grande superficie qui pourrait répondre plus tard aux besoins d'Air Canada. Il est entendu que, grâce à des accords négociés par Trizec Equities et First Quebec, des options de location de l'étage situé immédiatement au-dessous de ceux qui font l'objet de négociations, permettraient plus tard à Air Canada d'agrandir ses bureaux.

2. Dimensions d'un étage

Air Canada a besoin d'environ 20 000 pieds carrés de superficie globale par étage pour être en mesure d'utiliser efficacement les locaux.

Les derniers étages de l'immeuble de Trizec Equities ont été conçus pour donner une superficie globale de 19 350 pieds carrés par étage, du 17e au 25e étage et de 19 200 pieds carrés au 26e. Ces superficies globales se traduisent par des superficies nettes utilisables de 17 995 et de 17 856 pieds carrés, respectivement.



Pour les derniers étages de l'immeuble de First Quebec, on a prévu 19 330, 18 655 et 17 980 pieds carrés de superficie globale du 7e au 9e, du 10e au 12e et du 13e au 18e étage, respectivement. Ces superficies globales se traduisent en superficie nette utilisable de 18 330, de 17 655 et de 16 980 pieds carrés, respectivement. Comme on l'a déjà dit, on ne dispose pas des plans de l'immeuble de First Quebec et on se sert ici, de bonne foi, de détails fournis par les représentants de cette société. Toutefois, le promoteur a fait savoir qu'il pourrait modifier le plan de l'immeuble pour porter la superficie brute utilisable des étages à 20 000 pieds carrés, afin de répondre aux besoins d'Air Canada.

A l'heure actuelle, les deux immeubles ne répondent pas tout à fait aux besoins d'Air Canada qui voudrait 20 000 pieds carrés au moins par étage, mais on ne considère pas que ce soit très important.

3. Emplacement

Air Canada veut que son siège social soit situé au centre-ville, à proximité de toutes les commodités. On peut voir sur le plan ci-contre où sont ces immeubles par rapport au centre de Montréal.

Le projet de Trizec Equities se trouve au centre de Montréal, à l'angle sud-est du boulevard Dorchester et de Côte Beaver Hall, et on a donc un accès direct à ces bureaux. Le terrain contigu, à l'est, est celui de l'église St. Patrick et, du côté sud, un certain nombre de vieux immeubles peu élevés. Ce terrain se trouve tout près du nouveau projet de Bell Canada/Banque Nationale, des grands immeubles à bureaux du boulevard Dorchester et entre la Place Ville Marie, le complexe Desjardins, le complexe Guy Favreau et le Palais des Congrès, à l'est. Ces deux derniers immeubles devraient renforcer ce secteur de la ville, à l'est de l'emplacement choisi, et constituer dans l'avenir une importante zone commerciale et gouvernementale.

Étant donné les propriétés environnantes sur le boulevard Dorchester, c'est-à-dire Beaver Hall Square et l'église St. Patrick, il est peu probable que la vue de cet immeuble soit bouchée, plus tard, par d'autres bâtiments, sauf du côté sud où c'est à prévoir. Cependant, les étages du haut devraient permettre d'avoir la vue sur la ville, le Mont Royal et le fleuve St-Laurent.

Ce terrain est d'accès facile, en automobile, à partir du boulevard Dorchester et il est situé assez près des grandes voies rapides qui desservent le centre-ville. Il suffit de quelques minutes pour atteindre les autoroutes Ville-Marie et Bonaventure, situées au sud de l'avenue Université, et qui relient le centre-ville aux autoroutes 15 et 20 et à l'aéroport de Dorval. L'emplacement est bien desservi par les services de transport en commun, bien qu'il soit assez loin de la station de métro la plus proche, Victoria, à laquelle on peut accéder par un tunnel dont l'entrée se trouve à l'angle des rues Belmont et Beaver Hall. Actuellement, on ne prévoit pas raccorder l'immeuble au tunnel de l'immeuble de la Chambre de commerce, situé à l'ouest de l'emplacement sur Beaver Hall, afin d'accéder directement à la station de métro Victoria, mais

des mesures ont été prises pour permettre au besoin la réalisation de travaux à cet effet.

Le terrain est cependant à une rue seulement de la gare centrale du CN située sur la rue Université et on peut facilement marcher jusqu'à la gare du CP. Cet élément est considéré comme important car Air Canada a fait savoir qu'environ 50% de son personnel se serviront de l'un ou l'autre de ces réseaux de chemins de fer pour venir au centre-ville.

L'immeuble de First Quebec se trouverait dans l'ilôt du centre-ville de Montréal limité par l'avenue McGill College, le boulevard de Maisonneuve et les rues Mansfield et Président Kennedy et il permettrait d'avoir directement accès à ces quatre rues. Un bon nombre de grands immeubles à bureaux destinés à de grandes sociétés viennent d'être construits tout près de ce terrain, entre autres les immeubles Aetna/Excelsior Life, Manufacturers Life, B.N.P./Esso, la Banque Mercantile et l'Alcan. De plus, les bureaux de l'IATA et de l'OACI se trouvent immédiatement au nord-ouest de ce terrain. Cet emplacement est bien pourvu de magasins de détail, notamment Simpson, Eaton, Les Terrasses et le Centre McGill, dont l'ensemble forme le principal centre de vente au détail du centre-ville. En outre, à ces débouchés devraient venir s'ajouter l'agrandissement prévu de Simpson et du Centre Cadillac Fairview qui se trouvent de l'autre côté du boulevard de Maisonneuve, au sud-ouest et au sud de ce terrain, respectivement.

Le conseil municipal a presque terminé ses plans, en vue de transformer l'avenue McGill College en un boulevard de 120 pieds de large entre Place Ville Marie, le collège McGill, et l'on croit savoir que ces travaux se feront en même temps que la construction de l'immeuble. Comme ce terrain est entouré de 4 rues, entre autres l'avenue McGill College et comme la plupart des terrains avoisinants viennent d'être bâtis, il est peu probable que la vue de cet immeuble sera bouchée plus tard et, des étages du haut, on devrait avoir une bonne vue de la ville et du Mont Royal.

Bien que l'avenue McGill-College aboutisse au nord à l'Université McGill et au sud à la Place Ville-Marie, on considère qu'il est relativement facile d'avoir accès par automobile aux grandes voies rapides qui desservent le centre-ville. L'emplacement est bien desservi par le réseau de transport en commun, et notamment par les stations de métro McGill et Peel. Selon toute probabilité, il sera possible d'accéder directement au métro en passant par l'immeuble projeté de Cadillac Fairview. First Quebec a fait savoir que s'il le peut, il ménagera au besoin un accès à ce réseau.

L'emplacement de l'immeuble que se propose de construire First Quebec occupe une place stratégique sur le corridor Maisonneuve, où se sont construits, depuis 5 ans, la plupart des grands immeubles à bureaux et des grands magasins du centre-ville de Montréal. En fait, tout semble indiquer que l'intersection du boulevard de Maisonneuve et de l'avenue McGill College deviendra un centre important d'activités financières et autres à Montréal.

Dans l'évaluation des avantages respectifs des deux immeubles sur le plan de l'emplacement, il faut prendre en considération un autre élément important, à savoir la possibilité de sous-louer les locaux au cas où Air Canada voudrait en libérer la totalité ou une partie. On estime que l'emplacement choisi par First Quebec pourrait présenter des avantages substantiels pour le marché commercial et professionnel, qui est plus varié et plus vaste que le secteur des institutions traditionnellement installé sur le boulevard Dorchester.

Par conséquent, dans l'ensemble, du point de vue du placement immobilier, l'immeuble de First Quebec offre au chapitre de l'emplacement certains avantages que ne possède pas Place Beaver Hall. Néanmoins, le choix définitif de l'emplacement est une question subjective qui dépend du point de vue et des critères particuliers du locataire. Les deux immeubles sont bien situés dans le centre-ville de Montréal et ont chacun certains avantages mineurs par rapport à l'autre. Il est fort peu probable que l'un ou l'autre immeuble prendra ou perdra de la valeur à un rythme sensiblement différent de l'autre, dans l'avenir prévisible.

En conclusion, seule la société Air Canada peut décider quel est le meilleur immeuble du point de vue de l'emplacement. Son choix sera probablement fonction des besoins et des priorités de la direction et du personnel en matière de transport et d'accès aux principales voies rapides, et de l'attrait subjectif de chacun des immeubles.

4. Dimensions de l'immeuble

Air Canada a besoin, essentiellement, d'un immeuble à bureaux d'apparence et de dimensions modestes pour que sa présence en soit plus facilement remarquée.

A partir des renseignements fournis, les deux bâtiments sont essentiellement des immeubles à bureaux. Dans les deux cas, on a prévu la possibilité de permettre les activités institutionnelles au rez-de-chaussée, si cela s'avère nécessaire ou souhaitable. Dans l'un ou l'autre des deux immeubles, Air Canada pourrait installer des services de vente au détail au rez-de-chaussée, au besoin. En outre, des locaux souterrains de vente au détail sont prévus dans l'immeuble de First Quebec, le long du tunnel conduisant au métro, si ce dernier est construit.

L'immeuble de Trizec Equities fournira à peu près 470 550 pieds carrés de superficie globale répartie sur 26 étages, tandis que celui de First Quebec en fournira à peu près 335 700 répartis sur 19 étages. Air Canada occuperait donc ces immeubles à 41 ou 55 pour cent, respectivement. On pense donc que ces deux immeubles peuvent être considérés de dimensions et de taille modestes, tout en permettant à Air Canada d'agrandir ses bureaux plus tard, si le besoin s'en fait sentir.

D'après les plans et devis fournis, on peut considérer que les deux immeubles seront d'apparence modeste. On considère donc que les deux immeubles satisfont à cette condition d'Air Canada.

5. Souplesse et efficacité des systemes

a. Revetement extérieur

On utilise ou l'on prévoit d'utiliser, dans les deux immeubles, un revêtement extérieur en béton coulé d'avance, à la différence près qu'à Place Beaver Hall des fenêtres individuelles seront encastrées dans des châssis coulés dans des panneaux de béton, alors que First Quebec prévoit des fenêtres à garniture d'encadrement installées sur le chantier.

L'installation des fenêtres en atelier présente l'avantage de permettre un joint parfait entre les panneaux en béton et la fenêtre, alors que dans le cas des fenêtres posées sur le chantier, il faut sceller le joint sur place.

La surface vitrée moindre de Place Beaver Hall donnerait un avantage à cet immeuble pendant l'hiver. Pour l'été cependant, il faut comparer les avantages de cette petite surface combinée à ceux des stores vénitiens avec les qualités de réflexion du verre que prévoit utiliser First Quebec.

Les panneaux en béton coulé d'avance qu'on se propose d'utiliser Place Beaver Hall semblent très bien conçus; on ne peut malheureusement commenter ceux de l'immeuble de First Quebec, car les détails n'en sont pas encore connus.

b. Toit

Le toit et l'isolation que l'on propose d'avoir pour l'immeuble de First Quebec sont essentiellement les mêmes que ceux de Place Beaver Hall, la différence fondamentale étant que les nombreux petits toits du bâtiment de First Quebec exigent plus de chaperons et de raccords à la charpente, ce qui pourrait augmenter les coûts d'entretien plus tard.

c. Système de chauffage, de ventilation et de climatisation

Place Beaver Hall est équipée d'un système central de chauffage et de climatisation à double conduite et de systèmes de ventilation à chaque étage. Cela présente un avantage en ce qui concerne les frais d'exploitation en dehors des heures normales de travail car chaque étage peut être chauffé ou climatisé indépendamment des autres.

Le chauffage, par des diffuseurs périmétriques fixés au plafond, a l'avantage d'éliminer les radiateurs au plancher. Par contre, il se peut

que pendant les jours les plus froids le chauffage soit insuffisant au bas des fenêtres. Cependant, on nous a assurés que ce problème avait été étudié et que l'air chaud circulera assez rapidement pour ce que cela ne se produise pas. Place Beaver Hall est chauffée au gaz naturel, ce qui revient un peu moins cher que l'électricité, pour le moment.

Dans l'immeuble de First Quebec, la climatisation est assurée par des conduites reliant le climatiseur du toit aux différents étages qui sont munis de bouches de climatisation fixées au plafond et dont le délit sera contrôlé par des thermostats.

Ce même immeuble est chauffé par des calorifères à eau chaude situés au pourtout de chaque étage et munis de contrôle à chaque fenêtre: il est possible de convertir ce système en installant un thermostat de contrôle dans chaque bureau.

Bien que le système de chauffage au gaz naturel de Place Beaver Hall soit censé coûter moins cher qu'un système de chauffage à l'électricité, l'installation centrale utilisée dans l'immeuble de First Quebec peut permettre une climatisation absolument gratuite en utilisant l'air de l'extérieur quand le temps le permet, ce qui n'est pas possible à Place Beaver Hall.

Les deux immeubles sont munis de systèmes de récupération de chaleur ainsi que de systèmes centraux de gestion de l'énergie et il semble que leur différence fondamentale repose sur le fait qu'à Beaver Hall le contrôle de l'éclairage «après les heures» est interne, tandis qu'à First Quebec il sera contrôlé à distance par un organisme extérieur de surveillance.

Place Beaver Hall aura des stores vénitiens, ce qui semble indiquer l'absence de verre réfléchissant.

d. Eclairage et installations électriques

Les systèmes de câblage des deux immeubles semblent presque identiques, ce qui paraît également vrai pour les prises de courant et de téléphone des bureaux.

Pour ce qui est de l'éclairage des deux immeubles, les appareillages en caissons de Place Beaver Hall semblent une source de lumière plus efficace que les «troffers» prévus pour l'immeuble de First Quebec. A Place Beaver Hall, on prévoit une source de lumière tous les 75 pieds carrés de superficie, tandis que dans l'immeuble de First Quebec, on en prévoit une tous les 50 pieds carrés.

Place Beaver Hall sera donc peut-être légèrement moins éclairée, mais la consommation d'énergie sera inférieure à celle qui est actuellement prévue pour l'immeuble de First Quebec.

Les systèmes d'avertisseurs d'incendie et de génératrices d'urgence semblent identiques dans les deux immeubles.

Dans les deux cas, on prévoit placer au plafond des fils pour l'électricité et le téléphone ce qui rend nécessaire l'utilisation de montants creux ou de câblages à l'intérieur des cloisons.

e. Conclusion

Compte tenu des facteurs mentionnés ci-dessus, il ne semble pas exister de différences considérables entre les deux immeubles, pour ce qui est de la consommation de l'énergie. Cependant, pour mieux comparer, il faut entreprendre une analyse globale des pertes et des gains de chaleur, ce qui dépasse la portée du présent rapport.

Nous tenons à faire observer que les plans ne sont pas disponibles pour l'immeuble de First Quebec. Les détails susmentionnés nous ont été fournis par des représentants de First Quebec à qui nous nous sommes fiés.

6. Notoriété

Air Canada veut que sa place dans l'édifice soit considérée comme celle du principal occupant pour bien marquer sa présence sur le marché.

Il est convenu que les deux promoteurs sont prêts à nommer leur immeuble «Place Air Canada» si Air Canada conclut un engagement avec l'un d'eux. Cela permettrait de bien faire sentir sa présence. En outre, comme les deux bâtiments sont bien situés dans le centre ville de Montréal, ils devraient tous deux permettre à Air Canada d'être bien en vue.

En occupant 41 ou 55 pour cent de la superficie globale des immeubles de Trizec Equities ou de First Quebec, respectivement, Air Canada est assurée d'être le principal locataire du premier immeuble et d'occuper une place importante dans le deuxième. Il est très peu probable, étant donné surtout le nom que l'on envisage de donner à l'immeuble, que celui que choisira Air Canada loge un autre locataire aussi important.

Par conséquent, on peut dire que les deux immeubles répondent adéquatement aux objectifs d'Air Canada.

7. Cout d'achat

Dans son étude des deux propositions, Air Canada veut examiner attentivement les conditions financières de chacune.

Dans l'étude de cette question, on a tenu compte des renseignements qu'Air Canada a fournis à Trizec Equities et à First Quebec et, plus particulièrement, des lettres que ces deux promoteurs ont adressées à Air Canada, en date du 5 et du 9 août 1982, respectivement, pour donner des précisions sur leurs conditions d'achat révisées. De plus, A. E. Lepage a rencontré les deux promoteurs à Montréal pour obtenir directement une appréciation de chaque projet.

Les points saillants de chacune des deux offres sont les suivants:

Trizec Equities

Occupation:	Vers le 1er juin 1983 (90 jours pour l'installation des appareillages après l'achèvement des travaux prévu pour le 28 février 1983).
Superficie:	192 000 pieds de superficie brute plus 25 places de stationnement.
Prix d'achat:	150 dollars le pied carré de superficie globale, c'est-à-dire 28 800 000 dollars avec les 25 places de stationnement.
Date de paiement:	Un tiers du prix d'achat le jour de l'acceptation de l'offre (supposée le 1er octobre 1982 dans les calculs ci-dessous), un tiers en paiements mensuels égaux, débutant un mois après l'acceptation jusqu'à la date d'occupation, et le dernier tiers le jour de l'occupation.
Allocation d'améliorations:	15 dollars par pied carré de superficie globale, c'est-à-dire 2 880 000 dollars. Aucun frais de supervision lié aux améliorations d'Air Canada ne sera exigé.
Bail actuel:	Le bail d'Air Canada de Place Ville Marie sera annulé à la date de l'occupation et elle ne sera pas tenue de remettre les locaux dans leur état premier. Ce bail prend fin le 30 juin 1985.
Frais immobiliers:	Air Canada devra payer des frais d'exploitation normaux et les impôts fonciers en fonction de la superficie achetée. On estime les dépenses annuelles moyennes à 6,50 dollars le pied carré environ la première année (c'est-à-dire 1983-1984) même si les dépenses réelles devaient être un peu moins élevées la première année, compte tenu des garanties données par les fabricants et du peu d'entretien.

First Quebec

Occupation: Le 1er juillet 1985.

Superficie: 183 179 pieds carrés de superficie globale plus 25 places de stationnement.

Prix d'achat: 140 dollars le pied carré de superficie globale plus 12 500 dollars par place de stationnement, c'est-à-dire $25\,645\,060 \$ + 312\,500 \$ = 25\,957\,560$ dollars.

Date du paiement: Le 1er juillet 1985.

Allocation d'améliorations: Le promoteur n'accorde aucune allocation. Aucun frais de supervision lié aux améliorations d'Air Canada ne sera exigé.

Frais immobiliers: Air Canada devra payer les frais d'exploitation normaux et les impôts fonciers au prorata de la superficie achetée. On estime que les dépenses réelles se situeront à 6,75 dollars le pied carré environ la première année, c'est-à-dire 1985-1986. A partir de là, les dépenses annuelles moyennes devraient toutefois atteindre 7,50 le pied carré, ce qui se compare à 6,50 dollars le pied carré environ, d'après l'estimation de Trizec Equities, avec l'augmentation de 8 pour cent par an pendant deux ans, pour en arriver au coût de 1985-1986.

En évaluant les ramifications financières des propositions, on tiendra compte, non seulement des différents montants en capital, mais aussi de la différence des dates de paiements. Des comparaisons financières seront donc faites selon la valeur actuelle, afin de tenir compte de la valeur de l'argent selon la date.

Il est à noter que le calcul ci-dessous ne vise pas à établir les coûts absolus des deux propositions, mais à servir de base de comparaison. Certaines hypothèses ont forcément dû être faites et on en donne les détails ci-dessous:

Augmentation des coûts: On suppose que les coûts attribuables à la construction, les frais d'exploitation et les impôts fonciers augmenteront au taux annuel de 8 pour cent pendant la période envisagée.

Place Ville Marie: On suppose que si Air Canada acceptait la proposition de Trizec Equities ou de First Quebec, le bail s'appliquant à ces locaux serait annulé le 31 mai 1983 ou prendrait fin le 30 juin 1985. On n'a pas

tenu compte des locaux qu'Air Canada sous-loue à l'Alcan, puisque la situation est la même dans les deux cas.

Frais d'améliorations: Après avoir tenu compte des spécifications des deux immeubles, Air Canada estime qu'il lui faudrait dépenser, dans l'un ou l'autre des deux immeubles, 3 888 000 dollars environ (valeur en dollars de mi-1983) pour installer les appareils dont elle a besoin. Ce montant a été ajouté au coût de l'immeuble.

Frais de déménagement: Air Canada estime que le déménagement dans l'un ou l'autre de ces immeubles coutera environ 335 000 dollars (mi-1983).

Démolition (bail existant): Si Air Canada acceptait la proposition de First Quebec, les locaux de Place Ville Marie devraient être remis dans leur état premier à ses frais (selon le bail). Trizec Equities estime que ces travaux coûteraient, à peu près, 9 dollars le pied carré (mi-1982), ce qui équivaut à 1 735 000 dollars environ (mi-1985), en calculant une augmentation annuelle de 8 pour cent. Ce coût inclut le remplacement des plafonds et des planchers, le cas échéant, après l'enlèvement des cloisons, la restauration de la cafétéria à son état premier, etc. Ce montant a été ajouté au coût de l'immeuble de First Quebec. En réalité, Trizec Equities essaiera probablement de louer les locaux d'Air Canada à un locataire qui désirera mettre à profit les améliorations substantielles apportées par Air Canada. Cela évitera peut-être à Trizec Equities de verser certaines des allocations d'amélioration qu'un nouveau locataire reçoit normalement. Par conséquent, bien que des frais de démolition de 9 dollars le pied carré aient été prévus, il se peut qu'en réalité Air Canada n'ait pas à déboursier ce plein montant.

Frais d'exploitation et taxes: Comme les deux immeubles seront neufs et conçus selon les normes modernes de conservation et d'efficacité énergétiques, on a estimé que les frais d'exploitation et les taxes seraient les mêmes pour les deux immeubles. (On suppose, en outre, que les contrats de gestion à établir avec les deux promoteurs seront négociés en tenant compte des mêmes frais de gestion et des mêmes coûts en énergie «après les heures».)

Plus-value: Dans les calculs suivants, on n'a tenu compte ni de la plus-value, ni de la dépréciation. On suppose donc que les deux immeubles prendront de la valeur ou en perdront au même rythme. D'après les renseignements dont nous disposons, on ne pense pas que la valeur d'un immeuble fluctuera à un rythme différent de l'autre.

Terrain: Le terrain est évalué à 100 et à 150 dollars le pied carré pour l'emplacement de Place Beaver Hall et de First Quebec, respectivement.

Coût d'achat: Le coût d'achat de chaque immeuble a été calculé ainsi:

	<u>P.B.H.</u>	<u>First Quebec</u>
	(en milliers de \$)	
Prix	28 800	25 700
Stationnement	-	300
Allocation d'amélioration aux locataires	3 900 (2 900)	4 500 -
Frais de démolition	-	1 735
Financement provisoire*	<u>1 728</u>	<u>-</u>
	<u>31 528</u>	<u>32 235</u>

*Reflète la valeur de renonciation du paiement à Trizec Equities, échelonné sur une période de neuf mois.

Principal et intérêts: On estime qu'Air Canada financera le coût d'achat susmentionné par le biais d'une hypothèque amortie sur vingt ans au taux de 16 % par année. Bien qu'on sache que les taux changent constamment, un taux fixe de 16% a été utilisé aux fins de la présente analyse.

Marche à suivre

Pour évaluer les répercussions financières des deux propositions, il faut les comparer en tenant compte du facteur temps. C'est pourquoi les décaissements liés à chaque proposition ont été projetés à partir d'une même date, à savoir le 1er juin 1982. Dans les analyses du flux monétaire actualisé qui paraissent aux pages 19 et 20, l'année zéro est celle qui se termine le 1er juin 1983, l'année 1 celle qui se termine le 1er juin 1984, etc.

«PLACE BEAVER HALL»

ANALYSE DU FLUX MONÉTAIRE ACTUALISÉ

DÉCAISSEMENTS AVANT IMPÔT ACTUALISÉS À 16% PAR ANNÉE
DÉCAISSEMENTS APRÈS IMPÔT ACTUALISÉS À 8% PAR ANNÉE

PRÉPARÉ PAR

LES SERVICES IMMOBILIERS A. E. LEPAGE LTÉE
GROUPE DE LA RECHERCHE ET DE L'ANALYSE

Année	P. et I.	A. F.	• Location P.V.M.	Dép. P.V.M.	Frais DÉM.	Frais exp. et taxes	Décais- sements avant impôt	Décais- sements après impôt	Décais- sements après impôt cum. act.	Coûts cumulatifs actualisés P.P.C.
(en milliers de dollars)										
0			1,549.00	1,321.00	.00	.00	2,870.00	1,492.40	1,381.85	7.74
1	5,119.78	1,310.86	.00	.00	337.00	1,347.64	6,804.62	3,030.70	3,980.19	22.29
2	5,119.78	1,248.44	.00	.00	.00	1,456.67	6,575.45	2,961.71	6,331.29	35.46
3	5,119.78	1,188.99	.00	.00	.00	1,572.12	6,691.90	3,074.39	8,591.06	48.11
4	5,119.78	1,132.37	.00	.00	.00	1,697.89	6,817.67	3,194.47	10,765.16	60.29
5	5,119.78	1,078.45	.00	.00	.00	1,833.72	6,953.50	3,323.07	12,859.26	72.02
6	5,119.78	1,027.09	.00	.00	.00	1,980.42	7,100.20	3,461.43	14,878.97	83.33
7	5,119.78	978.18	.00	.00	.00	2,138.85	7,258.63	3,610.94	16,829.85	94.25
8	5,119.78	931.60	.00	.00	.00	2,309.96	7,429.74	3,773.19	18,717.38	104.82
9	5,119.78	887.24	.00	.00	.00	2,494.76	7,614.54	3,949.97	20,546.98	115.07
10	5,119.78	844.99	.00	.00	.00	2,694.34	7,814.12	4,143.30	22,323.97	125.02
11	5,119.78	804.75	.00	.00	.00	2,909.89	8,029.67	4,355.49	24,053.59	134.71
12	5,119.78	766.43	.00	.00	.00	3,142.68	8,262.46	4,589.18	25,741.02	144.16
13	5,119.78	729.93	.00	.00	.00	3,394.09	8,513.87	4,847.35	27,391.36	153.40
14	5,119.78	695.18	.00	.00	.00	3,665.62	8,785.40	5,133.44	29,009.63	162.46
15	5,119.78	662.07	.00	.00	.00	3,958.87	9,078.65	5,451.37	30,600.84	171.38
16	5,119.78	630.54	.00	.00	.00	4,275.58	9,395.36	5,805.62	32,169.92	180.16
17	5,119.78	600.52	.00	.00	.00	4,617.62	9,737.40	6,201.36	33,721.80	188.85
18	5,119.78	571.52	.00	.00	.00	4,987.03	10,106.81	6,644.45	35,261.41	197.48
19	5,119.78	544.69	.00	.00	.00	5,385.99	10,505.78	7,141.82	36,793.67	206.06
20	5,119.78	518.75	.00	.00	.00	5,816.87	10,936.66	7,701.19	38,323.58	214.63
21		494.05	.00	.00	.00	6,282.22	6,282.22	3,029.61	38,883.83	217.75
22		470.52	.00	.00	.00	6,784.80	6,784.80	(1,214.77)	38,673.93	218.59

DÉCAISSEMENTS CUMULATIFS ACTUALISÉS AVANT IMPÔT 40,400.93

COÛTS CUMULATIFS ACTUALISÉS P.P.C. AVANT IMPÔT 226.26

ABRÉVIATIONS

P. ET I.	PRINCIPAL ET INTÉRÊTS
LOCATION P.V.M.	LOCATION PLACE VILLE-MARIE
FRAIS DÉM.	FRAIS DE DÉMÉNAGEMENT
CUM. ACT.	CUMULATIF ACTUALISÉ
A.F.	AMORTISSEMENT FISCAL
DÉP. P.V.M.	DÉPENSES PLACE VILLE-MARIE
FRAIS EXP.	
ET TAXES	FRAIS D'EXPLOITATION ET TAXES
P.P.C.	PAR PIED CARRÉ

On a comparé les décaissements nécessaires pour chaque projet avant et après impôt afin de déterminer lequel serait le moins coûteux pour Air Canada.

L'analyse avant impôt compare les coûts liés à chaque projet en ne tenant compte ni de l'amortissement fiscal, ni d'aucune autre répercussion fiscale. On a utilisé un taux d'actualisation de 16% qui reflète le taux d'investissement avant impôt d'Air Canada.

Le calcul après impôt reconnaît que les biens immobiliers peuvent représenter un abri fiscal ou permettre l'ajournement d'impôts à cause de l'amortissement fiscal qui équivaut à 5% du coût de l'immeuble (terrain non compris). L'abri fiscal est un facteur important dans cette analyse étant donné que Place Beaver Hall pourrait être acquise deux ans avant l'immeuble de First Quebec. En théorie, donc, Air Canada pourrait bénéficier d'un amortissement fiscal appréciable, car il pourrait prendre possession du projet de Place Beaver Hall deux ans avant de pouvoir emménager dans l'immeuble de First Quebec.

Le recours à une analyse après impôt signifie que la société réalise des profits imposables. Si tel n'est pas le cas, une analyse après impôt n'a guère d'utilité.

Enfin, la question du taux d'actualisation dans le calcul après impôt mérite d'être discutée. Le taux d'actualisation a des répercussions importantes dans cette analyse comparative étant donné que la principale dépense, à savoir le coût d'achat, est engagée au cours d'années différentes dans la période initiale couverte par l'analyse, c'est-à-dire lorsque les effets de l'actualisation sont les plus prononcés. Dans cette analyse, le paiement de Place Beaver Hall est effectué en 1982-1983 alors que l'acquisition du projet de First Quebec n'a lieu qu'en 1985. Plus élevé sera le taux d'actualisation utilisé, plus grande sera la différence entre les chiffres, et vice versa. Par conséquent, les résultats de l'analyse dépendent du choix du taux d'actualisation.

Air Canada est le seul à pouvoir établir un taux d'actualisation après impôt approprié étant donné que ce taux détermine le revenu d'investissement après impôt qui satisfasse la société. Air Canada a décidé d'utiliser le taux après impôt de 8% pour l'analyse d'investissements de cette nature.

Donc l'analyse qui suit est fondée sur un taux d'actualisation avant impôt de 16% et un taux d'actualisation après impôt de 8%.

Cependant, pour comparer équitablement les deux immeubles, il faut que les calculs tiennent compte de deux facteurs:

- a. Que dans le cas de la proposition de Trizec Equities, il y aurait 5 381 pieds carrés de superficie nette utilisable de plus;

«IMMEUBLE FIRST QUEBEC»

ANALYSE DU FLUX MONÉTAIRE ACTUALISÉ

DÉCAISSEMENTS AVANT IMPÔT ACTUALISÉS À 16% PAR ANNÉE
DÉCAISSEMENTS APRÈS IMPÔT ACTUALISÉS À 8% PAR ANNÉE

PRÉPARÉ PAR

LES SERVICES IMMOBILIERS A. E. LEPAGE LTÉE
GROUPE DE LA RECHERCHE ET DE L'ANALYSE

Année	P. et I.	A. F.	Location P.V.M.	Dép. P.V.M.	Frais DÉM.	Frais exp. et taxes	Décais- sements avant impôt	Décais- sements après impôt	Décais- sements après impôt cum. act.	Coûts cumulatifs actualisés P.P.C.
(en milliers de dollars)										
0			1,549.00	1,321.00	.00	.00	2,870.00	1,492.40	1,381.85	7.98
1			1,672.92	1,426.68	.00	.00	3,099.60	1,611.79	2,763.70	15.96
2			1,806.75	1,540.81	.00	.00	3,347.57	1,740.74	4,145.56	23.94
3	5,234.59	1,386.75	.00	.00	393.00	1,500.24	7,127.83	3,165.06	6,471.97	37.37
4	5,234.59	1,317.41	.00	.00	.00	1,620.25	6,854.84	3,077.07	8,566.17	49.46
5	5,234.59	1,251.54	.00	.00	.00	1,749.88	6,984.46	3,200.20	10,582.84	61.11
6	5,234.59	1,188.96	.00	.00	.00	1,889.87	7,124.45	3,331.16	12,526.54	72.33
7	5,234.59	1,129.52	.00	.00	.00	2,041.05	7,275.64	3,471.11	14,401.87	83.16
8	5,234.59	1,073.04	.00	.00	.00	2,204.34	7,438.93	3,621.39	16,213.47	93.62
9	5,234.59	1,019.39	.00	.00	.00	2,380.69	7,615.28	3,783.48	17,965.95	103.74
10	5,234.59	968.42	.00	.00	.00	2,571.14	7,805.73	3,959.04	19,663.91	113.55
11	5,234.59	920.00	.00	.00	.00	2,776.83	8,011.42	4,149.96	21,311.92	123.06
12	5,234.59	874.00	.00	.00	.00	2,998.98	8,233.57	4,358.37	22,914.48	132.32
13	5,234.59	830.30	.00	.00	.00	3,238.90	8,473.49	4,586.72	24,476.08	141.33
14	5,234.59	788.78	.00	.00	.00	3,498.01	8,732.60	4,837.73	26,001.14	150.14
15	5,234.59	749.34	.00	.00	.00	3,777.85	9,012.44	5,114.57	27,494.03	158.76
16	5,234.59	711.88	.00	.00	.00	4,080.08	9,314.67	5,420.80	28,959.10	167.22
17	5,234.59	676.28	.00	.00	.00	4,406.48	9,641.07	5,760.52	30,400.67	175.54
18	5,234.59	642.47	.00	.00	.00	4,759.00	9,993.59	6,138.40	31,823.01	183.76
19	5,234.59	610.35	.00	.00	.00	5,139.72	10,374.31	6,559.81	33,230.40	191.88
20	5,234.59	579.83	.00	.00	.00	5,550.90	10,785.49	7,030.91	34,627.13	199.95
21	5,234.59	550.84	.00	.00	.00	5,994.97	11,229.56	7,558.75	36,017.49	207.98
22	5,234.59	523.30	.00	.00	.00	6,474.57	11,709.16	3,379.01	36,592.99	211.30

DÉCAISSEMENTS CUMULATIFS ACTUALISÉS AVANT IMPÔT 36,158.93

COÛTS CUMULATIFS ACTUALISÉS P.P.C. AVANT IMPÔT 208.80

ABRÉVIATIONS

P. ET I.	PRINCIPAL ET INTÉRÊTS
LOCATION P.V.M.	LOCATION PLACE VILLE-MARIE
FR. DÉM.	FRAIS DE DÉMÉNAGEMENT
CUM. ACT.	CUMULATIF ACTUALISÉ
A.F.	AMORTISSEMENT FISCAL
DÉP. P.V.M.	DÉPENSES PLACE VILLE-MARIE
FRAIS EXP.	FRAIS D'EXPLOITATION ET TAXES
ET TAXES	
P.P.C.	PAR PIED CARRÉ

- b. que deux immeubles n'ont pas tout à fait le même coefficient de superficie globale par rapport à la superficie nette utilisable. Le coefficient d'efficacité de l'immeuble de First Quebec, 94,5 pour cent, est légèrement supérieur à celui de l'immeuble de Trizec Equities, 93 pour cent, étant donné que le système de climatisation central du premier bâtiment permet d'obvier à la nécessité de prévoir une pièce par étage pour les appareils.

Il est tenu compte de ces différences en divisant le prix d'achat global par le nombre de pieds carrés de superficie nette utilisable de chaque immeuble. De cette façon, les deux choix sont réduits à une base de comparaison commune et équitale qui se quantifie comme suit:

Les résultats de l'analyse se trouvent dans les imprimés informatiques aux pages 19 et 20:

i. Calcul avant impôt

Avant impôt, les décaissements engagés pour la réalisation de Place Beaver Hall et du projet de First Quebec sont respectivement de 226 et de 208 \$ par pied carré de superficie utilisable nette, soit environ 8 % de moins pour le projet de First Quebec. Par rapport à Place Beaver Hall construite pour 28,8 millions de dollars, cette différence est d'environ 2,2 millions de dollars.

ii. Calcul après impôt

Après impôt, les décaissements engagés pour la réalisation de Place Beaver Hall et du projet de First Quebec sont respectivement de 216 et de 211 \$ par pied carré de superficie utilisable nette, les décaissements pour le projet de First Quebec étant maintenant seulement d'environ 2,3 % moindres. En ce qui a trait à Place Beaver Hall, cette différence correspond approximativement à 0,7 million de dollars. Cette différence tient principalement au fait que les promoteurs de Place Beaver Hall, occupée en 1983, ont droit à la déduction pour amortissement deux ans avant ceux de First Quebec, ce qui représente une économie pour Air Canada.

Il faut remarquer que ce calcul ne prétend pas établir un coût absolu pour chaque proposition mais a uniquement pour but d'établir une base de comparaison.

En se fondant sur ces deux propositions, les renseignements fournis et les hypothèses mentionnées ci-dessus, on donne à entendre que la proposition de First Quebec est financièrement plus avantageuse pour Air Canada que celle de Trizec Equities et qu'elle permettrait une économie de 2,3 à 8%, suivant que l'analyse comparative est faite avant ou après impôt.

8. Achevement des travaux

Il est essentiel que les deux immeubles soient terminés à la date prévue, surtout celui de First Quebec, étant donné que le bail d'Air Canada à Place Ville Marie expire le 30 juin 1985.

La construction de l'immeuble de Trizec Equities est avancée et on prévoit qu'elle sera terminée au printemps de 1983. Trizec Equities est aussi propriétaire de Place Ville Marie et elle a donc proposé que le bail, dans ce dernier immeuble, soit annulé lorsqu'Air Canada prendra possession du nouvel immeuble. Il est en outre entendu que les fonds nécessaires à l'achèvement des travaux sont déjà réunis et que ce ne seront pas les problèmes de financement qui retarderont la construction. À moins d'un événement important et imprévu, Air Canada ne court donc que peu de risques, dans ce cas.

La planification du projet de First Quebec n'est pas encore tout à fait terminée et les fonds nécessaires n'ont pas été réunis. D'après First Quebec, cette planification pourrait être terminée en janvier 1983, date où débuteraient les travaux de construction, ce qui laisserait environ 30 mois pour la construction proprement dite. On estime que les travaux de construction prendront 18 mois environ, ce qui laisse à peu près 12 mois de marge. Pour ce qui est de réunir des fonds, First Quebec a fait savoir que des mesures préliminaires étaient prises à cet égard et qu'on était pratiquement sûr d'y arriver en peu de temps. First Quebec a également suggéré d'offrir certaines garanties relativement à l'achèvement des travaux dans les délais prévus et tout engagement d'Air Canada serait conditionnel à la réunion des fonds nécessaires dans un délai déterminé.

On estime donc qu'Air Canada courrait plus de risques dans le cas du projet de First Quebec que dans celui de Trizec Equities. Actuellement, le projet de First Quebec n'en est qu'à l'étape conceptuelle et, nonobstant les travaux antérieurs de la société, la planification et la construction supposent des risques considérables. Et il ne fait aucun doute que cette question des risques est subjective: les impondérables et les risques qui sont acceptables pour une société qui connaît très bien les méandres d'une industrie précise peuvent dépasser les normes et les critères établis par une autre société en matière d'investissement.

En ce qui a trait à un immeuble à l'étape conceptuelle, les risques à assumer comprennent notamment:

- a. L'impossibilité de conclure une entente avec le promoteur sur les spécifications de l'immeuble, fixant un prix de livraison trois ans à l'avance.
- b. Les dépassements de coûts et les retards de construction qui laissent le promoteur aux prises avec des difficultés supplémentaires et incapable de réaliser le projet en deçà d'un

budget sur lequel le prix de vente de plus de 50% de l'immeuble est déjà fondé.

c. Des difficultés économiques ou financières.

On estime donc qu'Air Canada courrait moins de risques dans le cas du projet de Trizec Equities, ce dernier étant préférable suivant ce critère.

9. Le promoteur

Air Canada veut réduire ses risques au minimum et obtenir un immeuble de qualité, c'est pourquoi elle ne veut traiter qu'avec des promoteurs importants et reconnus.

Trizec Equities est un promoteur immobilier important, tant au Canada qu'aux États-Unis. Elle construit des immeubles principalement comme investissement à long terme. Cette société, créée en 1960, a construit des immeubles à bureaux pour une superficie de plus de 20 000 000 de pieds carrés. En octobre 1982, la valeur comptable des immeubles contrôlés par Trizec Equities dépassait 2,5 milliards de dollars. Actuellement, elle détient un portefeuille d'environ 4 790 000 pieds carrés de bureaux, à Montréal seulement (mis à part l'immeuble envisagé).

First Quebec a été fondée en 1969, alors que son associée dans la construction de l'immeuble en question, Citicom, existe depuis 1934. First Quebec a construit environ 15 grands immeubles, tous à Montréal, à l'exception de deux. Parmi ces immeubles, la société a conservé des droits dans sept projets ce qui représente au total 738 000 pieds carrés de superficie environ, plus 218 chambres (un hôtel). Citicom, d'autre part, fondée comme une société d'exploitation de terrains de stationnement commerciaux, est aujourd'hui la plus grande société de ce genre au Canada. Elle a, de plus, participé à la construction et au financement de quelque 10 immeubles commerciaux et hôtels dont 3 à Montréal.

Il semble donc que bien que ces deux promoteurs aient des portefeuilles immobiliers appréciables et une expérience considérable de la promotion immobilière, Trizec Equities soit de loin la plus importante des deux sociétés. En outre, il importe de signaler que Trizec construit essentiellement les immeubles pour les conserver, à long terme, tandis que First Quebec semble, dans bien des cas, avoir vendu sa participation, une fois les travaux terminés. On prétend qu'elle a récemment vendu sa participation dans l'immeuble à bureaux qui vient d'être terminé au 1001 du boulevard de Maisonneuve.

C'est peut-être là un point important pour Air Canada, qui pourrait éventuellement devoir songer à posséder en copropriété un immeuble avec un associé inconnu qui risque d'être inacceptable pour une société de la Couronne. Bien qu'Air Canada pourrait se réserver un droit de premier refus

auprès de First Quebec/Citicom, elle n'est peut-être pas prête à engager d'autres fonds dans l'immobilier, secteur qui dépasse de loin les compétences d'une société aérienne en matière d'investissements et de gestion.

Comme Air Canada exige précisément la participation d'un promoteur bien établi, capable de lui faire profiter de son expérience pour la réalisation de ce projet, et aussi parce que First Quebec a déjà vendu certains de ses grands projets, il est proposé qu'Air Canada s'associe à Trizec Equities en tant que promoteur immobilier à long terme.

10. Gestionnaires d'immeubles

Il est important pour Air Canada que des gestionnaires d'immeubles reconnus et expérimentés soient nommés à l'administration de la copropriété et à la gestion de l'immeuble en question. Comme on l'a déjà mentionné, Trizec Equities a un portefeuille considérable de biens immobiliers au Canada et aux États-Unis. Elle a aussi, à Montréal, quelque 4 790 000 pieds carrés de bureaux qu'elle administre pour son propre compte. Elle a donc acquis une très grande expérience en matière de gestion immobilière, non seulement au Canada et aux États-Unis, mais à Montréal même. Il semblerait qu'elle ne s'occupe pas de gestion d'immeubles dans lesquels elle n'a pas de participation.

First Quebec administre actuellement environ 1 200 000 pieds carrés de superficie répartis dans huit immeubles, dont 7 à Montréal. Elle a une participation dans cinq de ces immeubles et en administre donc trois, au nom des propriétaires, et dans lesquels elle n'a pas de participation financière.

Il semble donc que Trizec Equities et First Quebec aient, toutes deux, une expérience considérable de la gestion d'immeuble à Montréal, même si la première est de loin la plus importante des deux. Elle a, de plus, une expérience plus approfondie et elle est connue dans le pays tout entier.

On sait qu'Air Canada a négocié avec les deux promoteurs un accord aux termes duquel elle serait également représentée, particulièrement dans le cas du projet de Trizec Equities où elle aurait moins de 50% de participation pour les questions touchant les grands travaux de rénovation ou d'entretien et la nomination des gestionnaires. On suggère toutefois d'établir et d'étudier, dès maintenant, la formule qui servira à évaluer les frais de gestion des deux promoteurs, de même que l'établissement des dépenses en énergie «après les heures».

11. Contrôle de la sécurité de l'immeuble

Les deux immeubles ont des systèmes de sécurité identiques, en ce sens qu'on prévoit employer le personnel de sécurité 24 heures sur 24 dans les deux cas. Comme différence, on note que l'immeuble de First Quebec utilisera des cartes

d'accès, des systèmes d'alarme aux portes, dans les escaliers, des serrures électriques pour les portes extérieures, tandis qu'à Place Beaver Hall on n'a fait que prévoir des conduits permettant d'installer, plus tard, des systèmes d'alarme aux portes extérieures du rez-de-chaussée.

En somme, First Quebec installera un système de sécurité complet dans son immeuble, tandis qu'à Place Beaver Hall, on installera un système partiel qui pourra être amélioré par la suite.

12. Autres locataires

Il est important pour Air Canada de prendre en considération les autres locataires éventuels de l'immeuble afin de s'assurer qu'ils sont compatibles avec ses opérations.

Comme on l'a déjà mentionné, rien n'a encore été loué dans l'un ou l'autre immeuble. Il y a peu de raisons de croire que les locataires seront de classe ou de genre différent, étant donné que les deux immeubles seront situés au centre-ville et qu'ils seront de qualité comparable. Ils devraient donc, tous deux, répondre aux besoins des utilisateurs de bureaux de classe A, de même qu'à ceux de classe B qui voudraient améliorer leurs locaux. Les locataires éventuels devraient représenter un échantillonnage de ceux qui se trouvent déjà au centre-ville de Montréal et qui, pour diverses raisons, voudraient déménager. Dans les deux immeubles, la superficie de chaque étage devrait sans doute intéresser ceux qui ont besoin de grands locaux, alors que les systèmes mécaniques modernes et efficaces du point de vue énergétique devraient attirer ceux qui désirent limiter leurs dépenses. Les loyers seront sans doute fixés au niveau le plus élevé du marché et devraient donc attirer les locataires qui peuvent se payer de tels locaux. Comme l'immeuble choisi s'appellera Place Air Canada, il est peu probable qu'un autre gros locataire de l'importance d'Air Canada, particulièrement une autre compagnie aérienne, soit intéressé par l'immeuble.

Air Canada établira sans doute la norme de l'immeuble choisi qui attirera les locataires ayant des activités dans des domaines similaires ou désirant maintenir le même niveau. On suggère qu'Air Canada se réserve le droit d'approuver l'acceptation de tous les locataires éventuels avant que le promoteur ne prenne d'engagement envers eux.

13. Qualité générale de l'immeuble

Les facteurs suivants ont été pris en considération.

a. Ascenseurs

Dans les deux cas, on prévoit utiliser un matériel équivalent aux ascenseurs Otis Elevonic, qui sont excellents et qui possèdent des systèmes de contrôle très étudiés.

Place Beaver Hall compte dix ascenseurs, dont cinq desserviront les étages supérieurs. Les plans de travail indiquent que ces ascenseurs desserviront les douze étages supérieurs alors qu'Air Canada précise que d'après la correspondance qu'elle possède, ces ascenseurs ne desserviront que les onze étages supérieurs. Cette modification permettra d'améliorer le service aux étages supérieurs et l'intervalle d'attente en période de pointe sera porté à moins de 30 secondes au lieu des 32 secondes initialement prévues.

Compte tenu des répercussions de cette question sur la sécurité interne d'Air Canada, il est suggéré que cette question soit étudiée plus en détail. D'après les plans du projet de First Quebec, huit ascenseurs desserviraient 18 étages, un intervalle en période de pointe d'environ 20 secondes étant prévu. Les promoteurs laissent entendre qu'un groupe d'ascenseurs pourrait être réservé exclusivement à Air Canada, ce qui signifierait un moins bon service de pointe et de circulation entre les étages.

On donne à entendre que si deux groupes d'ascenseurs étaient installés dans l'immeuble de First Quebec, la différence dans les intervalles d'attente en période de pointe dans les deux immeubles serait négligeable. Ainsi, d'après les renseignements, seule une étude distincte permettrait de déterminer la différence pouvant exister entre les deux immeubles au chapitre des services d'ascenseur.

Un point encore plus important pour Air Canada concerne la circulation entre les étages qu'elle occupe; or, ni l'un ni l'autre des immeubles n'a fait l'objet d'une étude à cet égard.

b. Finition

Le hall d'entrée de Place Beaver Hall est très grand et très paysagé. Celui de l'immeuble de First Quebec est plus simple, comprenant surtout un grand podium paysagé donnant sur l'avenue McGill College.

Les toilettes de chaque étage seront, dans les deux cas, d'excellente qualité et les dessus de console et les lavabos que l'on prévoit installer à Place Beaver Hall sont considérés comme les meilleurs sur le marché, du point de vue de la durée à long terme.

Les systèmes de plafonds de bureaux de Place Beaver Hall utilisent des diffuseurs intégrés prévoyant des extincteurs automatiques, alors que dans l'immeuble de First Quebec on prévoit utiliser des systèmes

ordinaires de suspension avec des barres en T. Bien que les plafonds intégrés à place Beaver Hall soient intéressants, ils risquent d'être plus difficiles à manoeuvrer et plus coûteux à remplacer en cas de rénovations.

c. Systemes de protection

Les systèmes de sûreté prévus dans les deux immeubles semblent identiques et correspondent essentiellement aux exigences actuelles du code.

d. Dispositifs additionnels

Le système de lavage des fenêtres utilisé à Place Beaver Hall est efficace car la forme de l'immeuble permet l'utilisation d'échafaudages suspendus motorisés et montés sur rails. Les supports amovibles destinés aux échafaudages suspendus motorisés qu'on propose d'installer dans l'immeuble de First Quebec sont satisfaisants, mais pas aussi efficaces.

On projette, dans les deux cas, d'imperméabiliser le garage, ce qui est considéré comme essentiel, étant donné l'expérience passée de détérioration subie dans ce domaine.

Conclusion

Les deux immeubles ont une finition de qualité. Chacun a des avantages par rapport à l'autre. Par conséquent, tout compte fait, aucun des deux n'est coté supérieur à l'autre. Bien sûr, il serait possible d'améliorer diverses parties de l'immeuble de First Quebec en vue de satisfaire aux besoins du client, mais les répercussions financières de ces améliorations ne sont pas connues.

D. CONCLUSION DE L'EVALUATION DES PROPOSITIONS D'ACHAT EN COPROPRIETE

1. Evaluation des criteres-clés

Après avoir évalué les deux propositions en fonction de ces critères, on considère que les deux immeubles s'équivalent, exception faite de ce qui suit:

Trizec Equities est tenue pour supérieure à First Quebec dans les domaines suivants:

- a. Achèvement de l'immeuble vers 1985.
- b. Promoteur reconnu.
- c. Compétence en gestion immobilière.

D'autre part, First Quebec est réputée être supérieure à Trizec Equities en ce qui concerne:

Le coût d'achat.

2. Importance relative des criteres-clés

Il faut maintenant considérer l'importance relative des critères ci-dessus. A ce propos, on formule les commentaires suivants:

a. Achevement des travaux en 1985

Air Canada, en adoptant le projet de First Quebec, courrait des risques supérieurs à ceux que suppose celui de Trizec Equities du fait que l'achèvement des travaux est prévu pour 1985. Dans le cas d'un immeuble qui en est au stade de la conception, il faut tenir compte des risques potentiels suivants:

- i. L'incapacité d'en arriver à une entente sur les spécifications de l'immeuble à construire alors qu'un prix de vente a déjà été fixé;
- ii. Les coûts excécentaires ou les retards des travaux de construction qui rendent le promoteur trop vulnérable;
- iii. Les revers économiques ou financiers.

Observations: Ce serait là un facteur critique dans l'évaluation des deux immeubles.

b. Promoteur reconnu

Bien que les deux promoteurs disposent d'importants investissements immobiliers, Trizec Equities est passablement plus étendue.

En outre, fait qui peut inquiéter davantage Air Canada, First Quebec a par le passé vendu certains de ses grands projets de mise en valeur, notamment le tout récent 1 001 du boulevard de Maisonneuve. Air Canada pourrait plus tard se voir contrainte de compter avec un associé inconnu, ce qui pourrait être jugé inacceptable pour une société d'État. Parce qu'Air Canada a expressément besoin de s'associer à un promoteur reconnu pour s'assurer les compétences immobilières nécessaires à la réalisation de ce projet, le choix de Trizec Equities présenterait pour Air Canada de moindres risques à long terme.

Observation: Cela doit aussi être considéré comme un facteur important dans la décision à prendre en vue du choix d'un des deux projets.

c. Expérience en gestion immobilière

Bien qu'elle soit plus petite que Trizec Equities, First Quebec a assez d'expérience et un portefeuille suffisant pour gérer efficacement ce projet.

Observation: Cela n'est donc pas considéré comme un facteur déterminant dans le choix du promoteur.

d. Coût d'achat

L'achat du projet de First Quebec permettrait de réaliser une économie qui se situerait entre 0,7 et 2,2 millions de dollars, selon que l'étude sera faite en fonction des coûts après ou avant impôt.

Cette différence doit être évaluée en comparant la sécurité relative qu'offre l'achat d'un projet existant et sur le point d'être terminé d'un promoteur qui a par le passé construit dans le but de demeurer propriétaire à long terme, et les risques que suppose un immeuble au stade de la conception entrepris par un promoteur qui par le passé a vendu certains de ses principaux projets.

Observation: La différence de coût d'achat est importante, mais à notre avis est compensée par la sécurité relative qu'offre le projet de Trizec Equities.

3. Conclusion

Par conséquent, à notre avis, le projet de la Place Beaver Hall de Trizec Equities semble préférable à celui de First Quebec.

PARTIE IV - EVALUATION DE LA PROPOSITION DE RENOUVELLEMENT DU BAILA. INTRODUCTION

Air Canada loue actuellement les locaux de son siège social Place Ville Marie, à Montréal. Son bail prend fin le 30 juin 1985 et elle envisage actuellement de le renouveler pour cinq ans. Trizec Equities, le propriétaire de Place Ville Marie, lui a fait une proposition de renouvellement de bail et A.E. Lepage a été chargée de la commenter, du point de vue de sa compétitivité sur le marché et sous d'autres aspects pertinents.

Les commentaires sur la proposition de renouvellement de bail tiennent compte du marché à la baisse qui existe actuellement à Montréal, tendance qui, prévoit-on, se maintiendra pendant quelques années. Un aperçu général du marché de location de bureaux a été donné à la Partie III du présent rapport.

B. EVALUATION DE LA PROPOSITION

Les conditions de la proposition de renouvellement du bail ont été présentées en détail dans une lettre que Trizec Equities a adressée à Air Canada, le 24 août 1982. En voici un résumé:

Durée:	Du 1er juillet 1985 au 30 juin 1990.
Superficie:	Actuelle, soit 152 834 pieds carrés.
Loyer:	19 dollars nets le pied carré.
Frais immobiliers:	Frais d'exploitation et impôts fonciers proportionnels à la superficie louée et payée par Air Canada--actuellement, environ 8,59 dollars le pied carré.
Système automatique d'extinction:	Trizec Equities installerait à ses frais un système automatique d'extinction en cas d'incendie dans tous les locaux loués.
Allocation d'améliorations:	Une allocation de 3 dollars le pied carré loué serait versée par Trizec Equities au début du renouvellement du bail. Aucun frais administratif ou de supervision ne serait exigé pour les améliorations apportées.
Stationnement:	25 places seraient mises à la disposition d'Air Canada, mais à ses frais--le loyer est actuellement de 125 à 135 dollars la place.

Pour évaluer la compétitivité de la proposition de Trizec Equities, on a examiné d'autres baux conclus récemment. Pour que la comparaison soit

valable, il faut examiner des transactions à Place Ville Marie portant sur une valeur à peu près équivalente à la superficie occupée par Air Canada. Il est évident que les conditions de renouvellement qu'offre un propriétaire à un locataire qui veut louer 100 000 pieds carrés sont de loin meilleures à celles qu'il peut offrir pour une location de 15 000 pieds carrés.

Nos recherches nous ont permis de constater qu'aucun bail comparable de plus de 150 000 pieds carrés n'avait été négocié à Place Ville Marie en 1982. Nous avons appris, toutefois, que le renouvellement d'un important bail à Place Ville Marie, bail portant sur 140 000 pieds carrés à peu près, a eu lieu vers le milieu de 1981, au prix de 17,25 dollars nets le pied carré, pour 10 ans, et prenant effet à la mi-1983. Certains détails n'ont pu être vérifiés, par exemple le montant des allocations pour améliorations apportées par le locataire.

Il est difficile de comparer directement avec ce bail, puisqu'il prend effet en 1983, et non en 1985, comme c'est le cas pour Air Canada. Cependant, si on prend le tarif de 17,25 dollars négocié à cette occasion et qu'on l'augmente de 5 pour cent par an, pendant deux ans, ce qui représente l'augmentation anticipée des loyers à court et à moyen termes, on arrive à un tarif équivalent de 19,02 dollars le pied carré, ce qui est pratiquement identique à l'offre faite à Air Canada. Ce chiffre peut servir en principe à évaluer l'offre faite par Trizec Equities, pour 1985.

Cependant, étant donné que le marché est de loin plus faible aujourd'hui qu'il ne l'était à Montréal au début de 1981, au moment où le bail en question a été négocié, et si on tient compte du fait que la durée était de 10 ans et non de 5 comme pour Air Canada, il semblerait que le prix offert à Air Canada par Trizec Equities soit élevé.

Il ne faut pas négliger les avantages qu'il y aurait pour Trizec Equities à conclure avec Air Canada un accord de location de cette superficie. Le marché des bureaux s'affaiblit en faveur des locataires, et Trizec Equities pourrait avoir à louer une superficie appréciable au moment où des immeubles plus neufs, plus efficaces du point de vue énergétique et plus sûrs lui feraient une concurrence extrêmement vive. En concluant un accord avec Air Canada pour la location de cette superficie, Trizec Equities ne risquerait pas les pertes entraînées par des locaux vides, et n'aurait pas à payer la commission de l'agent de location, non plus que des allocations d'améliorations considérables et des frais d'administration supplémentaires, comme ce serait le cas si elle devait louer ces mêmes locaux à plusieurs locataires. En outre, Trizec Equities tiendra sans doute compte, en dernière analyse, de l'incidence inquantifiable de la perte d'un gros locataire de prestige comme Air Canada.

C. CONCLUSION

Compte tenu des conditions du marché actuel et prévu, il semble que le prix proposé par Trizec Equities est élevé. Si Air Canada envisageait de renouveler son bail à Place Ville Marie, on lui recommanderait d'essayer de négocier de meilleures conditions de renouvellement de bail avec Trizec Equities en proposant ce qui suit:

1. un loyer net d'environ 17 à 18 dollars le pied carré;
2. une limite des frais d'exploitation établie en fonction des nouveaux immeubles plus efficaces du point de vue énergétique; et
3. un bail de 5 ans avec option de renouvellement au même tarif pour 5 ans de plus.

Une réduction du loyer net d'un dollar le pied carré représente pour Air Canada une économie annuelle d'environ 150 000 dollars.

APPENDICE A

PROPOSITION DE TRIZEC EQUITIES - SPECIFICATIONS DE L'IMMEUBLE

Les renseignements suivants ont été fournis, au cours d'une réunion qui a eu lieu le 25 août 1982, par M. Frank McGrath, de Trizec Equities, et M. Jean-Eudes Guy, gestionnaire de projet et architecte de l'immeuble. Ces devis sont définitifs étant donné que la construction est maintenant bien avancée.

SYSTEMES SOUPLES ET EFFICACES DU POINT DE VUE ENERGETIQUERevetement extérieur

Le revêtement extérieur se compose de panneaux de béton coulés d'avance de couleur beige, fabriqués d'aggloméré et pierres «tyndale». Il est conçu selon le principe de l'écran contre la pluie.

Il a 10,5 po. d'épaisseur et c'est un mur double avec, entre les deux, 2,5 po. de mousse isolante plus une couche d'air. Ce mur a un facteur «u» de 0,09.

Les fenêtres sont du type «embouties» et les châssis sont fixés dans les panneaux de béton coulé d'avance à la manufacture, alors que les encadrements seront installés sur le chantier. Cette méthode de construction prévient toute fuite d'air autour des fenêtres et élimine la nécessité de calfeutrer le pourtour de la fenêtre à l'intérieur.

Les proportions de double et de triple vitrage proposées assureront un facteur «u» combiné de 0,50.

Le verre n'est pas réfléchissant mais teinté couleur bronze.

Comme la surface vitrée du revêtement extérieur est de 40 pour cent, le facteur «u» est de 0,24.

Toit

Le toit est inversé et on y appliquera un liquide, une membrane caoutchoutée recouverte de 3 pouces de polystyrène recouvert d'une couche de concassé.

Système de chauffage, de ventilation et de climatisation

L'immeuble sera chauffé au gaz naturel avec un chauffage électrique partiel au sous-sol et au penthouse. Ce choix est motivé par le fait qu'il coûte moins cher actuellement de chauffer au gaz naturel qu'à l'électricité.

Le chauffage et la climatisation des étages sont assurés par un système de conduits au plafond à volume d'air variable, pour les zones intérieures, et d'un double système de conduits au plafond sur le périmètre extérieur comprenant des thermostats de contrôle des caisses de mélange.

Les caisses à volume d'air variable sont contrôlées par les thermostats qui ajustent la quantité d'air froid tandis que, dans le système à double conduits avec caisses de mélange, les thermostats contrôlent la quantité d'air chaud ou froid pulsée dans les zones extérieures.

Le pourtour extérieur est divisé en treize zones et la surface intérieur de chaque étage, en six zones.

La climatisation est assurée par une colonne de refroidissement et deux refroidisseurs ainsi que par une thermopompe qui récupère la chaleur donnée par les appareils de refroidissement pour l'acheminer dans le système de climatisation.

Chaque étage est muni d'un compartiment qui recircule l'air en le faisant passer dans des serpentins pour le réchauffer ou le refroidir, selon le cas.

L'arrivée d'air chaud uniquement à partir des plafonds peut, dans certains cas, laisser une zone triangulaire d'air froid au bord des fenêtres et dans certains endroits près des murs extérieurs. Ce problème peut toutefois être réglé en variant l'isolation des murs, les dimensions des fenêtres, ou en doublant le vitrage. Tout dépend de la température extérieure pendant l'hiver. On a fait des essais sur les diffuseurs de cet immeuble et on a reçu l'assurance qu'il ne devrait pas y avoir de problème.

En plus des contrôles normaux à l'intérieur de l'immeuble, la gestion centrale de l'énergie est assurée par le système Johnson de service d'immeuble entièrement automatisé qui contrôle, à distance, les températures intérieures et extérieures et qui met en marche ou arrête les appareils en vue d'assurer la plus grande économie d'énergie possible.

Le garage n'est pas chauffé, mis à part la voie d'accès, et la ventilation est contrôlée par des détecteurs de monoxyde de carbone qui réduisent au minimum la quantité d'air froid qui pénètre dans le stationnement.

Des stores vénitiens d'un pouce sont prévus comme faisant partie de l'immeuble, afin de réduire l'échauffement des locaux par le soleil et de permettre des économies dans les frais de climatisation.

Eclairage et électricité

Le courant de 600 volts, à trois phases, est abaissé à 120 et à 208 volts à chaque étage, et les principales pièces où se trouve l'appareillage électrique sont au sous-sol et dans le penthouse.

Il y a des pièces pour l'appareillage électrique et de téléphonique à chaque étage.

L'éclairage est fourni par des plafonniers de 347 volts à 2 tubes fluorescents à bouts métalliques et à côtés en panneaux acoustiques, connectés par des

câbles flexibles de 10 pieds qui permettent l'adaptation au module de 4 pi. 11 po. sur 4 pi. 11 po. du plafond de panneaux acoustiques. L'intensité lumineuse est de 65 bougies par pied carré et la consommation de 1,9 watts le pied carré, avec un plafonnier par 75 pieds carrés.

L'éclairage est contrôlé selon les heures et les zones par le système «P.D.M.» qui assure un contrôle informatisé et centralisé de l'éclairage, afin de réduire la consommation d'électricité.

Le câblage téléphonique passe dans des conduits en plastique encastrés dans le plafond et on a prévu une prise par 600 pieds carrés de superficie louable en faisant passer les fils par des perches creuses ou par les cloisons.

La répartition de l'électricité est assurée par un circuit de 1 200 watts par 400 pieds carrés de superficie louable, en faisant passer des fils soit par des perches creuses soit dans des cloisons munies de prises murales.

En cas de panne, l'électricité est produite par une génératrice diesel d'urgence qui peut produire 450 kilowatts afin d'assurer un minimum d'éclairage, l'éclairage des sorties, le fonctionnement des systèmes d'avertisseurs d'incendie, la pompe à incendie, le système d'évacuation de la fumée, d'un ascenseur et d'autres dispositifs de sécurité en cas d'incendie, comme, par exemple, un système de communications de secours.

Plomberie

L'immeuble est entièrement équipé d'extincteurs automatiques. Les gicleurs sont extrêmement petits et sont installés dans un système de plafond intégré qui permet de déplacer facilement les plafonniers et les panneaux du plafond. Les toilettes et les lavabos sont du modèle American Standard et tous les robinets sont des Delta à une seul clé, à eau chaude et froide.

Toute la tuyauterie est isolée.

Les fontaines d'eau potable sont toutes munies de réservoirs de verre. De plus, on a prévu des installations pour les handicapés, dans les toilettes des hommes et des femmes de chaque étage.

SECURITE ET CONTROLE DE L'IMMEUBLE

On a prévu un réseau de télévision en circuit fermé avec des caméras dans les escaliers, aux quais des camions, à l'entrée du garage et dans d'autres lieux isolés ou présentant des risques.

Ces caméras de télévision en circuit fermé sont contrôlées par des surveillants qui se trouvent dans le bureau de sécurité du hall principal d'entrée, 24 heures sur 24, 7 jours par semaine. Pour le moment, aucun système d'alarme de porte ou de carte d'entrée n'est prévu; cependant, on a

prévu des conduits permettant d'installer ces systèmes plus tard, si cela est nécessaire.

QUALITE DE L'IMMEUBLE EN GENERAL

Ascenseurs

Les ascenseurs seront des Otis Elevonic 101, sans engrenage, contrôlés par micro-processeur et offrant une grande souplesse de programmation, selon les besoins de l'immeuble. D'après les données fournies par Trizec et révisées par la suite pour ajouter le 15e étage au groupe d'ascenseurs du bas, cinq de ces ascenseurs circuleront entre le hall d'entrée et le 15e étage et 5 autres entre le 16e et le 26e étage.

Pendant les heures creuses, un des ascenseurs sera réservé au service et permettra, notamment, d'avoir accès aux locaux d'équipement mécanique et de stockage situés sur le toit.

Il permettra, en outre, de monter les marchandises livrées au sous-sol. Par conséquent, mises à part les heures de pointe, la section du 16e au 26e étage sera desservie par 4 ascenseurs pour le public en général, outre un ascenseur de service.

Les ascenseurs du bas ont une capacité de 3 500 livres et se déplacent à raison de 500 pieds à la minute. On avait calculé, avant que le 15e étage ne soit ajouté, qu'ils fonctionneraient selon un intervalle de 31 secondes et qu'ils pourraient transporter 17,5 pour cent du personnel en 5 minutes.

Les ascenseurs du haut ont une capacité de 3 500 livres et une vitesse de 800 pieds à la minute. On avait calculé, avant que le 15e étage ne soit supprimé, qu'ils fonctionneraient selon un intervalle de 32 secondes et pourraient transporter 12,5 pour cent du personnel en 5 minutes.

On n'a pas encore calculé la circulation en fonction d'un seul locataire pour les 10 étages la circulation qui en résultera. Ce calcul sera fait par les experts-conseils en ascenseurs.

Le service des trois niveaux de stationnement sera assuré par un ascenseur hydraulique d'une capacité de 2 500 livres et d'une vitesse de 125 pieds à la minute en montant et de 150 pieds à la minute en descendant.

On n'a pas encore déterminé s'il était nécessaire de prévoir des cartes de contrôle pour réglementer l'accès aux divers étages, mais c'est une question qui peut être étudiée, plus tard, au besoin.

Finition

Le hall d'entrée est très luxueux et on y utilisera du béton architectural, du granit, du chêne. On y a aussi prévu des soliveaux au plafond et des portes en arceau ainsi que des ouvrages de paysagement élaborés, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Les toilettes de chaque étage auront des sols en carreaux de céramique de première qualité, ainsi que des dessus de console et des lavabos en corion. Les cloisons et les porte-serviettes seront tous finis en arborite ou en formica agencé et les ferrures seront en acier inoxydable de première qualité.

Le plafond des bureaux sera en fibre de verre qui ne viendra qu'avec une combinaison de E. H. Price et des système de suspension ordinaires par des barres en T.

Insonorisation

Afin d'éviter que le bruit ne se transmette d'un bureau à l'autre, partout où ce sera nécessaire, on posera sur les cloisons une double finition à mur sec d'un demi-pouce de chaque côté de montants de 3 5/8 de pouces complètement calfeutrés au plafond et au plancher. Ces cloisons iront jusqu'à la plaque du dessus.

Quand des conduites d'arrivée ou de sortie d'air devront passer au travers de ces cloisons, on a prévu des silencieux et toutes les conduites sont isolées jusqu'aux caisses V.A.V. ou caisses de mélange.

Pour réduire au minimum le bruit provenant du local des ventilateurs de chaque étage, les murs seront faits de blocs de béton recouverts d'un mur fait de panneaux de plâtre fixés sur des montants et remplis d'isolant. Les portes des salles de ventilateur seront doubles avec des joints d'étanchéité.

Au dernier étage, pour réduire au minimum le bruit provenant du penthouse, on a prévu un plancher d'une épaisseur de 12,5 pouces ainsi qu'une plaque flottante supplémentaire au-dessous des machines. De plus, on utilisera, au besoin, des isolants acoustiques.

Systemes de protection

En cas d'incendie, le système de protection et d'évacuation de la fumée fermera et ouvrira divers clapets pour évacuer la fumée de l'étage où se trouve le feu et apporter de l'air à tous les autres étages, afin de pressuriser les étages où il n'y a pas le feu. Les escaliers au-dessous de l'étage concerné seront pressurisés.

Dispositifs supplémentaires

Le lavage des fenêtres se fera au moyen d'un échafaud suspendu et motorisé monté sur rails fixes dans les panneaux de béton au moment du coulage. Lorsqu'il ne sera pas utilisé, le matériel de lavage des fenêtres sera stocké dans le penthouse du toit.

Le plancher du garage de stationnement sera imperméabilisé au moyen de hydroteck 6125. Cet enduit sera protégé par une feuille de métal recouverte de béton pour éviter que le chlorure de calcium ne pénètre dans la plaque et n'oxyde l'acier du renforcement.

APPENDICE B

PROPOSITION DE FIRST QUEBEC - SPECIFICATIONS DE L'IMMEUBLE

Les plans et les spécifications ne sont pas encore entièrement terminés et on a laissé entendre qu'un grand nombre de spécifications maintenant proposées pourraient être modifiées ou modernisées, si Air Canada le demandait. En général, ces spécifications pourront, dans certains cas, être améliorées ou personnalisées en fonction des besoins d'Air Canada, sans modifier le montant du contrat. Ces caractéristiques ont été fournies par M. H. Zave Kahn et M. M.J. Weigensberg de la société First Quebec.

SYSTEMES SOUPLES ET EFFICACES DU POINT DE VUE ENERGETIQUE

Revetement extérieur

On prévoit que le vitrage sera double et en partie triple, composé d'unités vitrées thermo avec des encadrements d'aluminium thermo et du verre réfléchissant, probablement argenté.

On prévoit que la surface vitrée représentera approximativement 50 pour cent du revêtement extérieur et se composera essentiellement de fenêtres installées dans des panneaux de béton, coulés d'avance, dont on n'a pas encore déterminé la finition et pour lesquels on prévoit une isolation de polyuréthane de 2,5 à 3,5 pouces d'épaisseur.

Au rez-de-chaussée, on prévoit que l'entrée principale sera au moins de deux étages de haut et comprendra des portes tournantes et battantes.

Toit

On propose que le toit soit du genre renversé, comportant une membrane de caoutchouc recouverte d'une couche d'isolant dont l'épaisseur n'est pas encore déterminée et que tous les chaperons visibles soient d'une couleur assortie aux murs. Il y aura des gouttières satisfaisant aux normes prévues dans les codes locaux.

Chauffage, ventilation et climatisation

Le système de chauffage de base comprendra des calorifères électriques à convection sur le périmètre de chaque étage, et groupés en travées de 25 à 30 pieds. Une marge de manoeuvre est prévue pour qu'il soit possible d'ajouter, au besoin, des contrôles de zones individuelles.

On prévoit une certaine récupération de chaleur, mais nous n'avons pas de renseignements à ce sujet, pour le moment.

L'essentiel de la climatisation est assuré par le système central qui achemine l'air à des caisses à volume variable reliées au penthouse par des conduites

d'arrivée et de rappel d'air des machines. On prévoit qu'il y aura un refroidisseur principal ou des refroidisseurs, selon le cas, plus un refroidisseur supplémentaire à utiliser après les heures ou si l'immeuble n'est occupé qu'en partie, ou bien encore qui pourrait desservir des points de vente au détail ou les locaux des ordinateurs. La quantité d'air d'appoint sera maintenue au minimum exigé par les codes, soit normalement 10 à 15 pour cent, mais le système peut fournir jusqu'à 100 pour cent d'air frais de l'extérieur selon les températures.

On prévoit installer un système central de gestion de l'énergie équivalent au système Johnson T.A.B.S. ou Honeywell B.O.S.S. qui sont des systèmes informatisés de contrôle à distance de l'éclairage et des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation.

Les stores vénitiens verticaux ne seront pas fournis. Cependant, la capacité du matériel est calculée en prenant pour hypothèse qu'il n'y aura ni draperies ni stores, en tenant compte uniquement de la capacité réfléchissante du verre. Le système de climatisation est suffisamment puissant pour rafraîchir et ventiler davantage les ordinateurs, les salles de conférences et les cafétérias.

Il est possible qu'on installe des fenêtres à triple vitre dans les bureaux des angles de l'immeuble où la surface vitrée est plus grande. Le garage de stationnement sera chauffé et la sortie d'air sera contrôlée par des détecteurs de monoxyde de carbone.

Eclairage et électricité

Les plafonds seront divisés en modules de 5 pieds de côté divisés en trois sections de 20 pouces, ce qui permettra l'installation de plafonniers de 20 pouces par 48 pouces, donnant un éclairage de travail ayant un maximum de souplesse. Les appareils d'éclairage seront des tubes fluorescents de 347 volts permettant une illumination de 60 à 70 bougies par pied carré et on prévoit un interrupteur par 1 500 pieds carrés.

Une génératrice diesel de secours alimentera un ascenseur pour descendre au rez-de-chaussée et tous les systèmes de projection comme pompes à incendie, éclairage et communication de secours, évacuation de la fumée et pompe de puisard, si nécessaire.

Il n'y aura pas de dispositif de limitation de la consommation car on a estimé que ce n'était pas exigé à Montréal.

Si le locataire demande que pour ses ordinateurs le courant ne soit jamais interrompu, la question peut être discutée.

Plomberie

Les chauffe-eau fonctionneront au gaz naturel ou à l'électricité, selon ce qui sera le moins onéreux, et ils seront placés sur le toit ou décentralisés.

Les lavabos seront alimentés en eau chaude et froide, tous les tuyaux d'eau chaude seront isolés, ainsi que tous les passages d'eau froide.

Les lavabos, les cuvettes des toilettes et tous les accessoires seront de bonne qualité, comme il convient dans les immeubles de classe «A». Les toilettes comprendront des installations pour les handicapés.

L'immeuble est entièrement pourvu d'un système automatique d'extincteurs en cas d'incendie.

SECURITE ET CONTROLE DE L'IMMEUBLE

Fondamentalement, le système de sécurité comprendra un système d'alarme aux portes, un réseau de télévision en circuit fermé et des systèmes d'accès après les heures.

Les caméras du réseau de télévision en circuit fermé se trouveront dans les cages d'escalier, en face des portes de sortie, dans le garage de stationnement, dans les voies d'accès et les quais de chargement et, peut-être, dans d'autres lieux isolés. La surveillance se fera au bureau de sécurité du hall d'entrée principal. L'installation de surveillance sera munie de commutateurs, ce qui permettra aux surveillants de passer continuellement d'une caméra à l'autre, ou de s'arrêter à une caméra, au besoin.

Des cartes d'accès après les heures seront prévues pour les garages de stationnement, les ascenseurs et autres lieux, et le système de sécurité sera relié à un ordinateur qui enregistrera tous les mouvements de personnes et aura la capacité d'ajouter ou de supprimer l'accès par carte individuelle si en cas de perte ou autres raisons des changements sont nécessaires.

On considère que la sécurité sera assurée 24 heures sur 24 à partir du bureau de sécurité du hall principal d'entrée. On prévoit aussi un système d'alarme déclenché par le mouvement aux sorties des escaliers de chaque étage; un signal sera alors émis au bureau de sécurité.

Les portes extérieures des escaliers de sortie sont munies de serrures électromagnétiques qu'on ne peut ouvrir qu'en cas d'incendie.

Les sorties du garage après les heures seront contrôlées par un système de cartes. Cependant, il faudra aussi un gardien.

Ascenseurs

On prévoit que les ascenseurs seront d'un modèle équivalent à l'Otis Elevonics, système de télésurveillance contrôlé par ordinateur qui permet la reprogrammation selon les modes de circulation.

Les ascenseurs pour 8 personnes n'auront pas d'engrenage et seront des no 3500 ayant des vitesses de 750 pieds par minute, à moins que des modifications ne soient rendues nécessaires par la division d'un étage; de toute façon, l'intervalle sera conforme à celui des immeubles de classe «A».

Selon ce qui est actuellement prévu dans les plans, les 8 ascenseurs desservant tous les étages devraient permettre un intervalle de pointe de 20 secondes environ, ce qui dépasse les normes ordinaires.

Ainsi, il y aurait peut-être lieu de croire qu'un système en deux groupes fournirait un intervalle acceptable si cette option paraissait souhaitable. Cependant, la circulation entre les étages ne serait pas aussi rapide que le permet l'aménagement actuel.

On n'envisage pas d'installer un ascenseur de service séparé. Cependant, on pourra réserver un ascenseur pour le service pendant les heures creuses.

On n'a pas prévu qu'après les heures l'accès aux étages soit contrôlé par des cartes, cependant ce service pourrait être offert. On prévoit un ascenseur hydraulique entre les deux étages du sous-sol et le hall d'entrée.

Étant donné qu'Air Canada estime avoir besoin de son propre groupe d'ascenseurs, le système d'ascenseurs devra être examiné pour déterminer la façon de ce faire de même que les conséquences pour le reste de l'immeuble.

QUALITE DE L'IMMEUBLE EN GENERAL

Finition de l'immeuble

Bien que l'on n'ait pas complètement terminé les plans du hall d'entrée, on propose qu'il ait au moins deux étages de haut, peut-être trois, qu'on fasse grand usage de granit et autres matériaux comparables qui lui donneront une finition convenant à un immeuble de classe «A» du centre-ville et que l'aménagement soit équivalent ou supérieur à celui de l'immeuble situé au 1001 boulevard de Maisonneuve ou autres bâtiments comparables.

Pour la finition des toilettes on prévoit recouvrir les murs et les planchers de grands carreaux de céramique ou de pierres naturelles, des consoles de marbres, des cloisons de première qualité, de grands miroirs et d'autres aménagements convenant à un immeuble de cette classe. Des toilettes seront aménagées pour les handicapés. Tout l'extérieur du rez-de-chaussée sera entièrement paysagé et on prévoit même y planter des arbres.

Le système de lavage des fenêtres comprendra probablement des supports amovibles pour un échafaudage suspendu motorisé, les supports étant stockés sous les différents toits et les échafaudages suspendus sous le toit du dessus.

L'immeuble sera aménagé afin que les handicapés puissent y avoir accès avec, notamment, des portes faciles à ouvrir et la possibilité d'éviter des escaliers.

La hauteur libre des plafonds sur les étages à louer est 9'.

Le plancher du garage sera imperméabilisé.

Insonorisation

Comme les machines de chauffage, d'aération et de climatisation se trouvent sur le toit, le bruits des compresseurs, des ventilateurs et autres appareils ne devrait pas être entendu des étages loués, sauf le dernier, et une isolation accoustique de la meilleure qualité sera utilisée à cet endroit. On prévoit de plus l'accroissement de l'épaisseur de la plaque de béton, l'inclusion d'une plaque flottante et, peut-être, du matériel pour amortir les vibrations.

APPENDICE «TRPT-42»

Le 27 octobre 1982

Monsieur Jean-Luc Pépin
Ministre des Transports
Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

Pour faire suite à notre réunion du 23 octobre 1982, je voudrais vous faire connaître ma position au sujet du déménagement du siège social de la Société. Le bail de la Place Ville-Marie expire le 30 juin 1985 et il a été jugé bon de chercher ailleurs un immeuble qui serait directement associé à la Société. Sur les nombreuses propositions reçues, deux ont particulièrement retenu l'attention de la Société. Il s'agit des suivantes:

- Un immeuble que la First Quebec Corp. projette de bâtir en association avec Citicom Inc. à l'angle du boulevard Maisonneuve et de l'avenue McGill-College. La construction de l'immeuble doit commencer sous peu et l'emménagement est prévu pour 1985, ce qui coïncide avec l'expiration du bail actuel de la Place Ville-Marie.

- Un immeuble de Trizec Equities actuellement en construction, situé à l'angle du boulevard Dorchester ouest et de Beaver Hall. L'immeuble est presque terminé et l'emménagement est prévu pour le printemps de 1983.

Quoique les deux immeubles répondent aux critères généraux établis initialement par la Société, personnellement, en tant qu'administrateur et président du conseil d'Air Canada, et conformément à l'article 16 des statuts adoptés en vertu de la Loi d'Air Canada de 1977 et à mon mandat en tant que président, je favorise la proposition de First Quebec pour deux raisons:

Premierement, l'emplacement:

L'emplacement est meilleur que celui choisi par Trizec. J'ai discrètement consulté de nombreux spécialistes du secteur immobilier de Montréal, entre autres à la Royal Trust Co. et à la Montreal Trust Co., et tous préfèrent l'emplacement choisi par First Quebec.

On peut se rendre compte en effet que le corridor Maisonneuve s'est beaucoup développé depuis cinq ans. En revanche, aucun immeuble important n'a

Monsieur Jean-Luc Pépin

été construit sur le boulevard Dorchester aux environs de l'immeuble de Trizec depuis dix ans. En fait, bien que l'immeuble de Trizec soit presque achevé, il semble qu'il n'y ait pas encore un seul locataire. De plus, les promoteurs du projet Bell Canada - Banque Nationale, situé tout près, éprouvent de graves problèmes de location.

Par conséquent, comme l'un des principaux critères est l'emplacement, je suis d'avis que le projet de First Quebec constituerait, pour la Société, un bien meilleur placement immobilier.

Deuxièmement, le cout d'acquisition

Vous le savez, il a été décidé que la Société achèterait une unité en copropriété plutôt que de louer des locaux; cette formule permettrait de garantir une certaine protection contre l'inflation. Selon différentes analyses préparées par un expert indépendant, c'est-à-dire par les Services immobiliers commerciaux A.E. LePage, il a été prouvé que la proposition de First Quebec entraînerait pour Air Canada des économies de 2,2 à 5 millions de dollars avant impôt. De plus, l'immeuble de First Quebec sera prêt à être occupé en 1985, ce qui permettrait à la société de continuer à profiter du bail avantageux dont elle jouit à la Place Ville-Marie et qui échoira en 1985.

À mon avis, cette option représente des économies substantielles pour la Société. En outre, la création d'emplois joue un rôle très important. Il est certain maintenant que First Quebec ne construira son immeuble que si Air Canada signe un accord avec elle. Par conséquent, si ce projet était lancé d'ici deux à quatre mois, il permettrait certainement de réduire le chômage à Montréal, qui se situe environ à 16%, comme l'ont confirmé les autorités de la ville de Montréal qui sont favorables au projet de First Quebec. L'immeuble de Trizec est presque achevé de telle sorte qu'il ne comporte aucun avantage sur ce plan.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus entière collaboration en vue d'aboutir à la meilleure décision et je demeure à votre entière disposition.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

APPENDICE «TRPT-43»

Montréal, le 22 octobre 1982

Services immobiliers commerciaux A.E. LePage
33, rue Young
Pièce 1000
Toronto (Ontario)
M5E 1S9

A l'attention de: M. Alex A. Stoddart, vice-président principal

OBJET: Évaluation de l'achat d'une copropriété et d'une
proposition de renouvellement de bail.
Votre dossier: 1066-R
Notre dossier: 1097-T

Monsieur,

Les présentes font suite à votre lettre du 19 octobre 1982 et à nos récentes conversations téléphoniques.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de passer ici en revue les divers critères de sélection de l'une des deux propositions. J'aimerais plutôt résumer mes observations concernant le rapport provisoire et le rapport définitif.

Aussi étrange que cela puisse paraître, je ne vois pas de contradiction entre les renseignements de base et l'analyse des propositions contenus dans les deux rapports, même si les recommandations finales sont tout à fait différentes. En effet, lorsqu'on analyse en profondeur les avantages et les inconvénients de deux projets différents, il est tout à fait logique d'aboutir à des conclusions diamétralement opposées si l'importance accordée à chacun des critères varie.

Dans le premier rapport, on favorisait le projet de First Quebec parce qu'on avait mis l'accent sur l'emplacement et les coûts d'acquisition. Dans ce rapport, on a accordé très peu d'importance au fait que le projet Trizec présentait peut-être moins de risques étant donné que l'immeuble était presque achevé et que le promoteur jouit d'une excellente réputation.

Dans le deuxième rapport, on a accordé une plus grande importance à la question du risque, bien qu'on continue d'y affirmer que l'emplacement de l'immeuble de First Quebec est meilleur et que les coûts d'investissement seront moindres. Ce changement de point de vue a été décidé après une réunion avec M. Claude Taylor et ses collègues. Après la présentation du rapport initial, ces derniers ont dit très explicitement que l'immobilier n'est pas un de leur secteur d'activité habituel. Ils semblaient beaucoup plus favorables

A.E. LePage

à un immeuble presque achevé, particulièrement s'il est construit par un promoteur comme Trizec avec lequel ils ont jusqu'à ce jour entretenu d'excellents rapports. Si ce critère devient plus important que les autres, il n'est pas surprenant que le rapport de septembre aboutisse à une conclusion différente du premier qui avait été préparé en août.

Si l'on analyse ces deux projets strictement en fonction du meilleur placement immobilier, le projet de First Quebec est le plus avantageux. On ne peut nier qu'il soit mieux situé et que son coût soit inférieur. De plus, nombre de ceux qui investissent dans l'immobilier tiendraient compte du fait que comme le projet de First Quebec en est encore aux toutes premières étapes, il peut facilement être adapté besoins et aux préférences de l'investisseur. De plus, les risques qu'il comporte pourraient être presque totalement éliminés en exigeant diverses garanties du promoteur. D'après moi, c'est à Air Canada de décider, et je comprends que la Société ne veuille pas s'embarasser de problèmes additionnels d'ici 1985.

J'ai fait valoir ce qui précède à M. Émile Gaudreault d'Air Canada lors de notre première réunion. J'ai bien dit que notre rôle ne consistait pas à faire une recommandation définitive ou à choisir l'un des deux projets, mais plutôt à comparer chacun des deux projets en faisant ressortir les avantages et les inconvénients de chacun et en laissant la décision définitive à Air Canada qui devra ensuite l'assumer.

Je tenais à faire les commentaires qui précèdent. Néanmoins, je dois admettre que ma contribution et celle de notre bureau d'évaluation de Montréal ont été assez limitées. Nous avons fourni certains documents et renseignements de base au service de recherche et d'analyse de Toronto pour aider MM. Peter Fisher et John Shed lors des premières réunions avec les représentants de Trizec et de First Quebec. J'ai lu la version provisoire du rapport du mois d'août et j'ai fait certaines suggestions qui ont été incorporées dans le texte définitif. Enfin, je n'ai pas été consulté pour le rapport de septembre et je n'y ai absolument pas participé.

Malgré ma participation limitée, j'estime que les observations ci-dessus sont quand même pertinentes et j'espère qu'elles vous seront utiles.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Émile Larochelle, E.A.; A.A.C.I.

c.c.: Claude Taylor,
président d'Air Canada.

APPENDICE «TRPT-44»

Le 29 novembre 1982

Monsieur René Amyot
Président du conseil
Air Canada
1, Place Ville-Marie,
Montréal (Québec)
H3B 3P7

OBJET: IMMEUBLE D'AIR CANADA

Monsieur,

Lors de la dernière réunion du conseil d'administration d'Air Canada, en août, une résolution a été approuvée au sujet du choix du nouveau siège social d'Air Canada à Montréal. Le conseil a demandé à son président et au président de la Société de se renseigner auprès des actionnaires sur les critères d'évaluation dont le conseil devrait se servir pour choisir le nouveau siège social. Le conseil devait ensuite prendre une décision définitive.

Sur les nombreuses propositions reçues, deux ont été retenues, l'une présentée par Trizec Corporation Limited et l'autre par First Quebec Corporation. Après une étude plus approfondie des deux propositions effectuée par A.E. LePage, je vous ai rencontré à Montréal le 23 octobre 1982 pour entendre les présentations détaillées de First Quebec et de Trizec et pour examiner avec la direction d'Air Canada les critères d'évaluation des deux propositions.

À la suite de ce qui précède et après avoir soigneusement étudié la question, je vous informe que les critères utilisés par le conseil pour choisir le nouveau siège social sont d'après moi appropriés.

J'espère que le conseil pourra prendre une décision définitive à ce sujet lors de sa réunion du 9 décembre 1982.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Jean-Luc Pépin

c.c.: Monsieur Claude Taylor



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer;

Mr. René Amyot, Q.C., Chairman of the Board.

D'Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président-directeur général;

M. René Amyot, c.r., président du Conseil.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 96

Thursday, May 12, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 96

Le jeudi 12 mai 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Annual Report of the Canadian National Railways for
1982

CONCERNANT:

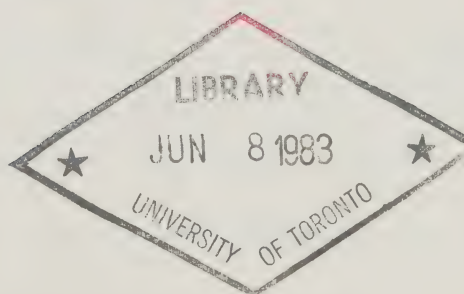
Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du
Canada pour 1982

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Jacques Olivier
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Blaikie
Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 12, 1983
(139)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan, Olivier and Turner.

Alternates present: Messrs. Blaikie, Corriveau, Ellis and McKnight.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer; Mr. R.C. Franklin, President, CN Enterprises; Mr. R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer, CN Rail and Mr. G.M. Cooper, Vice-President and Secretary.

The Chairman presented the FIFTEENTH REPORT of the Sub-Committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-Committee met on Monday, May 9, 1983 to plan its future business and agreed to make the following recommendations:

1. Notwithstanding the resolution adopted by the Committee on April 14, 1983, the meeting scheduled for May 24, 1983, with the Minister of Transport, be cancelled.
2. That the Committee resume consideration of its Annual Report of Air Canada for 1982 on May 24, 1983, instead of May 17, 1983, as announced at the Committee hearings of May 5, 1983.

On motion of Mr. Flis, seconded by Mr. Forrestall, the FIFTEENTH REPORT of the Sub-Committee on Agenda and Procedure was concurred in.

In accordance with its permanent Order of Reference contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee proceeded to consider the Annual Report of the Canadian National Railways for 1982.

Dr. LeClair made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 10:58 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:07 o'clock a.m., the sitting resumed.

Questioning was resumed;

It was agreed,—That the responses provided by the Canadian National Railways to questions raised by the members of the Committee on June 10 and 29, 1982, be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-45"*).

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 12 MAI 1983
(139)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan, Olivier et Turner.

Substituts présents: MM. Blaikie, Corriveau, Ellis et McKnight.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. J.M. LeClair, président directeur général; M. R.C. Franklin, président, Entreprises CN; M. R.E. Lawless, président—Chef de la direction, CN Rail et M. J.M. Cooper, vice-président et secrétaire général.

Le président présente le QUINZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure suivant:

Votre Sous-comité s'est réuni le lundi 9 mai 1983 pour planifier ses travaux futurs. Ses recommandations sont les suivantes:

1. Que, malgré la résolution adoptée par le Comité le 14 avril 1983, la réunion prévue pour le 24 mai 1983 avec le ministre des Transports soit annulée;
2. Que le Comité poursuive son étude du rapport annuel d'Air Canada pour 1982 le 24 mai 1983, plutôt que le 17 mai 1983 comme il avait été convenu lors de la réunion du 5 mai 1983.

Sur motion de M. Flis, appuyée par M. Forrestall, le QUINZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Conformément à son Ordre de renvoi permanent contenu dans l'article 38(1.1), Loi concernant les chemins de fer nationaux du Canada, Chapitre C-10, Statut révisé du Canada 1970, tel que modifié par le chapitre 34, Statut du Canada 1977-1978, 26-27 Elizabeth II, le Comité entreprend l'étude du rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1982.

M. LeClair fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

A 10h58, le Comité suspend ses travaux.

A 11h07, le Comité reprend ses travaux.

L'audition se poursuit.

Il est convenu,—Que les réponses fournies par les Chemins de fer nationaux du Canada aux questions posées par les membres du Comité les 10 et 29 juin 1982, soient jointes aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-45»*).

At 12:36 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 12h36, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, May 12, 1983

• 0932

The Chairman: Order, please. Before beginning the reference for today's meeting, might I report to the committee, since I see a quorum, that we had a brief subcommittee meeting on agenda and procedure on May 9. We have two recommendations from that committee, which I would like the committee to deal with before we start this hearing. We have the following recommendations, and I will just read through them.

Number one: notwithstanding the resolution adopted by the committee on April 14, 1983, the meeting scheduled for May 24, 1983, with the Minister of Transport be cancelled. And two: that the committee resume consideration of its annual report of Air Canada for 1982 on May 24, 1983, instead of May 17, 1983, as announced at the committee hearings on May 5. Could we have a mover please for those recommendations and then I can explain them to you, if you like. Moved by Mr. Flis, seconded by Mr. Forrestall.

• 0935

The reason for these recommendations, of course, is that we had originally scheduled Air Canada to return here on the 17th. It was found afterward that it was impossible for the witnesses to attend and at this subcommittee meeting it was decided therefore to cancel the meeting with the minister, to recall Air Canada on the 24th. We have a meeting scheduled with the minister on the 26th, and if necessary we will schedule another meeting with him at another date. Is that motion agreed?

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you.

Monsieur Olivier.

M. Olivier: Monsieur le président, je vous ai écouté avec bienveillance, je vais vous laisser le temps de m'écouter maintenant.

Je n'ai pas compris encore si le Comité avait pris une décision quant à demander à la Gendarmerie royale d'enquête, soit au bureau du président d'Air Canada ou de tout autre exécutif, pour savoir qui avait écrit à la main sur le rapport qui a été présenté une première fois par A.E. LePage, le mot *draft*, et la deuxième fois le mot «final». Il est extrêmement important, monsieur le président, que le Comité puisse se prononcer à savoir qui effectivement a écrit cela. Est-ce que c'est la compagnie elle-même ou si c'est quelqu'un du *staff* de M. Taylor? Est-ce que c'est M. Taylor lui-même? Il faut absolument savoir qui dit la vérité devant un comité parlementaire, et je pense qu'il est temps que ce Comité prenne une décision à ce sujet, soit qu'on demande à la Gendarmerie royale d'enquête, soit qu'on engage des graphologues qui nous permettront de savoir, une fois pour toutes, qui a écrit ces choses-là.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 12 mai 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je constate que nous avons le quorum et je vais donc en profiter avant de commencer la réunion d'aujourd'hui, pour vous faire un rapport de la brève réunion du Sous-comité du programme et de la procédure qui a eu lieu le 9 mai. Ce comité a formulé deux recommandations que j'aimerais mettre aux voix avant le début de la séance. Ces recommandations sont les suivantes:

Premièrement, que, malgré la résolution adoptée par le Comité, le 14 avril 1983, la réunion prévue pour le 24 mai 1983 avec le ministre des Transports soit annulée. Deuxièmement, que le Comité poursuive son étude du rapport annuel d'Air Canada pour 1982 le 24 mai 1983, plutôt que le 17 mai 1983, comme il avait été convenu lors de la réunion du 5 mai. Quelqu'un peut-il proposer l'adoption de ces recommandations? Je donnerai ensuite des explications, au besoin. Donc, M. Flis propose l'adoption, appuyé par M. Forrestall.

Nous avons formulé cette recommandation parce qu'il avait été prévu, comme vous le savez, que les représentants de la Société Air Canada reviennent le 17. Mais nous avons appris que les témoins n'étaient pas libres ce soir-là, et c'est pourquoi à la réunion du sous-comité, nous avons décidé d'annuler la rencontre avec le ministre, ce qui nous permettra d'avoir de nouveau les témoins de Air Canada le 24. Nous avons prévu de rencontrer le ministre le 26 et au besoin, nous pourrions organiser une autre rencontre avec lui. Êtes-vous d'accord avec la motion?

La motion est adoptée.

Le président: Merci.

Monsieur Olivier.

Mr. Olivier: Mr. Chairman, I have listened to you respectfully and I hope you will do the same for me now.

I still do not know whether the committee has decided to ask the RCMP to make an inquiry, either at the office of the President of Air Canada or of any other executive, to determine who had written the word "draft" on the report which was submitted the first time by A. E. LePage and the word "final" the second time around. It is extremely important, Mr. Chairman, that the committee find out who wrote those words. Was it the company, or was it somebody on Mr. Taylor's staff? Or was it Mr. Taylor himself? We have to know who is telling the truth before this parliamentary committee, and I think the time has come for this committee to make a decision in that regard, I mean whether we will ask the RCMP to make an inquiry or whether we will hire a hand-writing expert who will tell us once and for all who wrote those words.

[Text]

Je ne vous ai pas entendu du tout me dire quelle a été la conclusion du Comité directeur sur ce sujet.

The Chairman: Mr. Olivier, it is a point well taken. If you recall, I did say at the last meeting that I would take that under advisement. I had fully intended to discuss it with the steering committee when we met, but due to time pressures on members we did not get to discuss it. We only discussed the changing of the second appearance of Air Canada and cancelling the minister's first appearance. I have called another steering committee for Tuesday, the 17th I believe it is, at which time that issue will be discussed and the decision will be taken. I will communicate it to you then.

M. Olivier: Il serait normal, monsieur le président, qu'on prenne une décision avant que M. Taylor et son groupe viennent comparaître à nouveau, sinon ils vont comparaître toute l'année, assis ici, avant qu'on découvre qui est-ce qui raconte des blagues ou qui est-ce qui dit la vérité.

The Chairman: Our subcommittee meeting is scheduled for what time? Okay, on the 17th we will be having a subcommittee meeting and I will seek the advice of the subcommittee at that time, as well as the procedural advice from my clerk. And I also intend to discuss it with the law clerk, as a matter of fact, and I will let you know immediately following that. I assume that on the 19th there is no committee meeting, but perhaps with a committee meeting on the 17th we may have an answer. As soon as I can anyway, Mr. Olivier, I will let you know.

M. Olivier: Merci.

The Chairman: In accordance with our permanent order of reference contained in Section 38 1.1, An Act Respecting Canadian National Railways Chapter C 10, Revised Statutes of Canada 1970 as amended by Chapter 34, 1977/1978 Statutes of Canada, we shall commence consideration of the Annual Report of the Canadian National Railways for 1982.

We have as our principle witness this morning Dr. LeClair, the President of CN. He is accompanied by Mr. Lawless, Vice-President and Chief Operating Officer for CN, Mr. R.C. Franklin, President, CN Enterprises. I am sorry, Mr. Lawless is President and Chief Operating Officer, CN Rail—sorry, Mr. Lawless. Mr. G.M. Cooper, Vice-President and Secretary; Mr. Y.H. Masse, Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer. Mr. M.J.L. Kirby, Senior Corporate Vice-President, is making his first appearance before the Standing Committee on Transport—I am sure members have seen him around here before; and Mr. S.D.H. Thomas, Corporate Comptroller.

• 0940

I welcome all the witnesses, and I would ask if you have an opening statement to make, Dr. LeClair.

But before getting to that, may I advise members of the committee that we have rather suddenly changed the date of the appearance of CN before the committee, at some incon-

[Translation]

You have not yet told me what decision the steering committee had come to in that regard.

Le président: Monsieur Olivier, je comprends tout à fait votre point de vue. Mais vous vous souviendrez que j'ai dit à la dernière réunion que je prendrais cette affaire en considération. J'avais alors l'intention d'aborder le sujet au Comité de direction, mais nous n'en avons pas eu le temps. Nous avons uniquement parlé de la deuxième comparution d'Air Canada et de l'annulation de la première comparution du ministre. J'ai convoqué une autre réunion du Comité de direction pour le mardi 17, je pense, et nous pourrions alors régler cette question. Je vous ferai part de notre décision en temps et lieu.

Mr. Olivier: I think it would make sense, Mr. Chairman, to make a decision before our second meeting with Mr. Taylor and his group, or else they will spend a whole year here and we will still not know who is lying and who is telling the truth.

Le président: La réunion du Comité de direction aura lieu à quelle heure? Très bien. Le Comité de direction se réunira donc le 17 et j'obtiendrai son avis à ce moment-là, de même que l'avis du greffier en matière de procédure. J'ai également l'intention de discuter de cette affaire avec le conseiller juridique et je vous ferai part de notre décision à ce moment-là. Je suppose que nous n'avons pas de réunion prévue pour le 19, mais il se peut que nous puissions vous donner une réponse à notre réunion du 17. Mais je vous dirai ce qu'il en est, monsieur Olivier, dès que je le saurai moi-même.

Mr. Olivier: Thank you.

Le président: Alors conformément à notre ordre de renvoi permanent contenu au paragraphe 381.1 de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts révisés du Canada, 1970, modifié par le chapitre 34, Statuts du Canada, 1977-1978, 26-27 Elizabeth II, nous reprenons l'étude du rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1982.

Nous avons le plaisir d'accueillir aujourd'hui M. J.M. LeClair, président du CN. Il est accompagné de M. R.E. Lawless, vice-président, chef de la direction, CN Rail, de M. R.C. Franklin, président, Entreprises CN. Je m'excuse, monsieur Lawless est président, chef de la direction, CN Rail—excusez-moi, monsieur Lawless. Nous avons également M. G.M. Cooper, vice-président et secrétaire général, ainsi que M. Y.H. Masse, premier vice-président, Affaires générales, et chef de la Direction financière; M. M.J.L. Kirby, premier vice-président, Affaires générales, dont c'est la première comparution devant le Comité permanent des transports. Mais je suis persuadé que les membres du Comité le connaissent déjà. Nous avons également le plaisir d'accueillir M. S.D.H. Thomas, contrôleur général.

Je souhaite la bienvenue à tous les témoins et je vais demander à M. LeClair de nous faire sa déclaration liminaire.

Mais auparavant, j'aimerais informer les membres du Comité que nous avons dû changer assez subitement la date de comparution, ce qui n'a pas facilité la tâche du président et de

[Texte]

venience to the president and some of the other senior officers. They have graciously agreed to appear today. However, Dr. LeClair does have an important commitment for late this afternoon, which he must fulfil. I advised him at the time that we would not prevent him from fulfilling that commitment, in view of the fact that it was not CN's fault that Tuesday's meeting was cancelled.

So I would seek the agreement of the committee that, if possible, we will try to wind up the proceedings at 12.30 p.m. If not, that we continue at 3.30 p.m. with the other senior officers of the company, minus Dr. LeClair. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right, Dr. LeClair: If you have an opening statement, please.

Mr. J.M. LeClair (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railway Company): Thank you very much, Mr. Chairman.

Members of the committee, we look forward to this session and, as usual, we are confident that it will be very productive.

Mr. Chairman, I have an opening statement which would take me approximately 10 minutes to read. However, it has been distributed. Is it your wish that we forego the reading of this? As far as I am concerned, it is fairly neutral.

The Chairman: What is the wish of the committee? Do you want . . .

Mr. Nowlan: Read it or summarize it.

The Chairman: Read it or summarize it, Dr. LeClair, because it has just been distributed to members of the committee.

Mr. LeClair: It is a summary in itself, so I will have to read it.

An hon. Member: Okay, you read it.

Mr. LeClair: I would find it difficult to summarize a summary.

The Chairman: Okay.

Mr. LeClair: We do welcome this opportunity to meet with you and report on the state of the corporation, its recent results and activities and the outlook for the year and beyond. We regard these annual sessions with the representatives of our shareholders, the people of Canada, as a serious responsibility.

CN is one of Canada's original Crown corporations, and has traditionally operated under a régime of accountability. Your committee's interest and diligence over the years has helped ensure that Canadians have received a good return on their investment in terms of appropriate and efficient services.

As managers of the company, my colleagues and I are pleased to give you the opportunity to judge our performance

[Traduction]

certaines autres cadres supérieurs de la société. Mais ils ont cependant aimablement accepté de comparaître aujourd'hui. Toutefois, je tiens à vous signaler que M. LeClair a un engagement important plus tard cet après-midi qu'il ne peut pas manquer. Je lui ai assuré que nous n'allions pas l'empêcher de faire honneur à son engagement, surtout du fait que le CN n'est pas responsable de l'annulation de la séance de mardi.

Donc si le Comité est d'accord, nous allons essayer de clore la séance à 12h30. Mais si nous ne pouvons faire autrement, nous pourrions poursuivre la réunion à 15h30 avec les autres cadres supérieurs de la société, sans M. LeClair. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien, vous pouvez commencer votre déclaration liminaire, monsieur LeClair.

M. J.M. LeClair (président, directeur général, Société des chemins de fers nationaux du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

C'est toujours avec plaisir que nous venons comparaître devant le Comité et nous sommes persuadés que, comme d'habitude, cette séance s'avèrera des plus utiles.

Monsieur le président, il me faudra environ 10 minutes pour lire mon exposé. Mais les membres du Comité en ont déjà reçu une copie. Alors si vous préférez, je pourrais me passer de le lire. En ce qui me concerne, cela m'est tout à fait égal, d'une façon ou de l'autre.

Le président: Que souhaitent les membres du Comité? Est-ce que vous voulez . . .

M. Nowlan: Vous pouvez le lire ou nous en faire un résumé.

Le président: Alors lisez-le ou plutôt faites-en un résumé, monsieur LeClair, parce qu'on vient tout juste de le remettre aux membres du Comité.

M. LeClair: C'est déjà un résumé, alors je vais le lire au complet.

Une voix: Alors lisez-le.

M. LeClair: Il me paraît assez difficile de résumer un résumé.

Le président: D'accord.

M. LeClair: Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de vous rencontrer et de pouvoir vous faire part des activités de notre société, des résultats des politiques récemment instaurées et des perspectives pour l'année en cours et l'avenir en général. Nous considérons ces réunions annuelles avec les représentants de nos actionnaires, la population du Canada, comme étant une sérieuse responsabilité.

Le CN est l'une des premières sociétés de la Couronne créées au Canada et a toujours été exploitée selon un régime d'obligation redditionnelle. Au fil des ans, l'intérêt et la prompt intervention de votre Comité ont assuré aux Canadiens un bon rendement de leur investissement, en termes de service adéquat et efficace.

En notre qualité de dirigeants de la compagnie, mes collègues et moi-même sommes heureux de vous donner

[Text]

and assess our success in directing CN towards its stated goals and in managing the resources entrusted to us.

In my remarks, I would like to begin with a brief overview of 1982 results and the outlook for 1983. Following that, I will turn to some major problem areas and explain what we are doing to deal with the financial drain they represent, and why we are approaching them with somewhat more optimism than we did a year ago.

Finally, I will comment on the company's future in terms of its financial viability and its role in the national economy.

As you are aware, in 1982, Canadian National recorded the largest deficit in its 60-year history: \$223 million, a swing of more than \$400 million from the 1981 profit of \$193 million. As a service industry, CN is particularly vulnerable to the general state of the economy, and the worldwide recession struck us full force in 1982. However, we foresaw the downturn as railway traffic levels began to drop early last year, and we took action to retrench before the worst of the recession was upon us. We tailored services to correspond with diminished demand. We reduced capital spending by some \$250 million and imposed strict controls on operating expenditures, saving an additional \$440 million in the process.

We also had to take the painful step of reducing manpower, such that our average number of employees was some 6,000 less in 1982 than in 1981 and in fact, as of March of this year, was 8,000 less than March of last year.

We instituted a salary freeze effective April 1, for 1982, for senior management, and again in 1983 for middle management and non-unionized employees.

Mr. Chairman, this statement about salary freeze will need some clarification. With your permission, later—either in answering a question or without a question—I would like to clarify that in view of some newspaper articles about the 20% increase, which of course is not true.

• 0945

A unionized workforce has been limited to a salary increase of 6% in 1983, in accordance with the government's six and five program. We bit the bullet as far as some of our investments were concerned. We made provision in the accounts for a possible write-down of the company's investment in Cast. We wrote down the value of our investment in the Central Vermont Railway, and we recorded as an expense the costs associated with the possible restructuring of our express and trucking operations. Together, these three actions added more than \$108 million to the debit side of the ledger and represented almost half of the company's total loss for the year.

[Translation]

l'occasion de juger notre rendement et d'évaluer notre succès, lorsqu'il s'agit d'amener le CN à atteindre les objectifs fixés et de gérer les ressources qui nous ont ainsi été confiées.

J'aimerais d'abord vous présenter un bref sommaire des résultats obtenus en 1982, ainsi que des perspectives pour l'année 1983. Je vous exposerai ensuite nos principaux problèmes, les mesures que nous avons adoptées pour compenser l'épuisement des capitaux qu'ils représentent ainsi que la raison pour laquelle nous semblons plus optimistes à cet effet que nous l'étions l'an dernier.

Je terminerai en vous livrant mes vues sur l'avenir de la compagnie, quant à sa rentabilité et à son rôle au sein de l'économie nationale.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'en 1982 le Canadien national a connu le plus important déficit en 60 ans d'existence, 223 millions de dollars, soit un écart de quelque 400 millions de dollars si l'on compare avec un profit de 193 millions de dollars en 1981. Comme entreprise de service, le CN est particulièrement vulnérable à l'état général de l'économie et la récession qui a sévi partout dans le monde en 1982 nous a frappés de plein fouet. Nous avons toutefois pu prévoir ce revirement lorsque le trafic ferroviaire a commencé à déprimer au début de l'année dernière et nous avons pris les mesures nécessaires avant que le pire de la tempête ne nous atteigne. Nous avons restructuré nos services en fonction de la demande réduite. Nous avons réduit les dépenses d'immobilisations de quelque 250 millions de dollars et imposé un contrôle strict des dépenses d'exploitation sauvant ainsi 440 millions de dollars.

Nous nous sommes également vus dans l'obligation de réduire nos effectifs dont la moyenne en 1982 était de quelque 6,000 postes inférieure à 1981.

Dès avril 1982, nos cadres supérieurs ont dû accepter le gel de leurs salaires et il en a été de même en 1983 pour les cadres intermédiaires et les employés non syndiqués.

Monsieur le président, je vais vous donner quelques détails sur cette mesure. Avec votre permission, un peu plus tard, soit en réponse à une question ou sans même que l'on en pose, j'aimerais donner quelques éclaircissements par rapport à certains articles de journaux concernant cette augmentation de 20 p. 100 et, il va sans dire que ce n'est pas vrai.

Les salaires des employés syndiqués ont été soumis à une hausse de 6 p. 100 en 1983, conformément au programme de 6 et 5 p. 100 décrété par le gouvernement. Nous avons dû mordre la poussière en ce qui a trait à un certain nombre de nos investissements: nous avons prévu à notre budget la perte possible des capitaux investis dans CAST; nous avons accusé la perte de nos capitaux investis dans le *Central Vermont Railway* et nous avons consigné au chapitre des dépenses les frais relatifs à l'éventuelle restructuration de nos services de messageries et de camionnage. Globalement, ces trois mesures ont ajouté plus de 108 millions de dollars à la colonne des débits et représentent presque la moitié des pertes totales subies par la compagnie au cours de l'année.

[Texte]

I am glad to report that the decisions taken, however difficult and painful at the time, appear to have been effective. The first-quarter results were better than forecast this year. The corporation recorded a loss of \$16.8 million for the first three months, about \$8 million better than anticipated and an improvement of more than \$50 million over the same period of last year.

This upturn was attributable to dramatically better results for CN Rail, a \$50.7 million swing from a loss of \$38.6 a year ago to a profit of \$12.1 for the quarter just ended. A quickening in industrial activity, the first sign of economic recovery, led to slightly higher freight service revenues for some commodity groups, but a substantial portion of the improvement came about through productivity gains. CN Rail expenses, for example, in that quarter were down by \$20.7 million compared to last year, despite an increased workload in the higher interest rates.

I would like to note here that while decisions by management aimed at controlling and containing expenses set the stage for achieving the desired results, the task of meeting the objectives was left to CN employees. The performance of CN workers at all levels, and the personal interest taken by them in the fortunes of the corporation, continue to be characteristics of which all of us are very proud.

Nous envisageons l'année 1983 avec optimisme. L'économie canadienne a récemment démontré des signes de vigueur, et nous sommes d'avis que les mesures prises l'an dernier nous ont permis de réagir positivement aux défis que pose la période de relance anticipée.

Je voudrais souligner, à ce sujet, le fait que les décisions que nous avons prises au cours de la dernière année n'ont pas découlé du seul besoin d'une solution à court terme; il nous a également fallu tenir compte du rendement et de la rentabilité à long terme de la compagnie. En période de prospérité, les entreprises, tout comme la bureaucratie, ont tendance à créer un surplus d'emplois et à multiplier leurs ressources. Il leur est dès lors d'autant plus difficile de s'adapter lorsque survient l'inévitable courant régressif ou dormant.

Ainsi, en abolissant certains postes, nous ne visions pas à une simple réduction temporaire des effectifs pour ensuite procéder à une réembauche une fois l'économie rétablie. Nous avons ainsi obtenu un organisme moins encombré et plus efficace.

Permettez-moi maintenant d'attirer votre attention sur deux problèmes particuliers, soit les pertes qui persistent à notre division des messageries et le service ferroviaire à Terre-Neuve.

Le problème des Messageries du CN diffère de l'autre en ce sens que sans être rentables, les Messageries ne répondent pas à un besoin précis et pressant du public. Pour cette raison, nous ne pouvons ni demander ni espérer du gouvernement une compensation de nos pertes.

Malheureusement, en dépit d'efforts constants et maintenus, les Messageries du CN n'ont pu s'avérer rentables depuis

[Traduction]

Il me fait cependant plaisir de vous signaler que ces décisions, aussi difficiles et pénibles qu'elles nous aient alors semblé, ont néanmoins porté fruit. Le bilan du premier trimestre est supérieur à celui qui avait été prévu. La corporation a enregistré une perte de 16.8 millions de dollars durant les trois premiers mois de cette année, soit une amélioration de 8 millions de dollars sur les prévisions et de plus de 50 millions de dollars sur la période correspondante l'an dernier.

Le revirement est attribuable à une amélioration inespérée des résultats de CN Rail—un revirement de 50.7 millions de dollars, d'une perte de 38.6 millions de dollars il y a un an à un profit de 12.1 millions de dollars au premier trimestre. Une accélération de l'activité industrielle, premier signe d'une reprise de l'économie, a entraîné des recettes accrues des services marchandises dans certains secteurs. Une partie substantielle de l'amélioration vient cependant de gains de productivité: CN Rail, dans le premier trimestre, a réduit ses dépenses de 20.7 millions de dollars au regard de l'an dernier, malgré une charge de travail plus forte et des taux d'intérêt plus élevés.

J'aimerais faire remarquer ici que c'est aux employés du CN qu'il a été donné d'atteindre les objectifs établis, tandis que la direction établissait des normes de contrôle des dépenses susceptibles d'entraîner les résultats escomptés. Le rendement du personnel du CN à tous les niveaux, de même que l'intérêt qu'il a pris dans la détermination de réussir de l'entreprise, sont des points dont nous sommes fiers, à juste titre.

Turning now to the current year, we view 1983 with a spirit of optimism. The Canadian economy has shown some recent signs of strength and we like to think that the action we took last year has put us in a position to respond in a positive manner to the challenges of this expected recovery.

In this regard, I would like to emphasize that our decisions over the past year were not spurred solely by the need for short term retrenchment; we had the long term efficiency and viability of the company in mind as well. In times of prosperity, both business and bureaucracy tend to swell which results in overstaffing, overextension of resources—and a diminished ability to adapt when the inevitable swing towards slow or no growth begins.

In eliminating positions, for example, we were not simply reducing manpower temporarily with a view to rehiring once recovery was in sight. We were creating a leaner, more productive organization.

Now I would like to draw your attention to two specific problem areas: those posed by continuing losses in the operation of our Express division and the railway service in Newfoundland.

The CN Express problem differs from the other in that the service, although uneconomic, does not serve an identified and pressing public need. And for that reason, we can neither ask for nor expect compensation from government for our losses.

Unfortunately, despite continual and concentrated efforts, CN Express has been a money-loser for many years. Steps

[Text]

plusieurs années. Des mesures prises il y a quelques années en vue de la consolidation des terminus et de l'élimination des services les moins profitables ont pu pallier la hausse constante des pertes annuelles subies par la division, mais le déficit est toujours trop élevé, soit environ 30 millions de dollars en 1982. En juin dernier, je vous confiais que nous songions à abolir le service si nous ne pouvions mettre un terme au drainage des capitaux qu'il représente pour la corporation.

Cette année, l'avenir nous semble plus prometteur, alors que des résultats positifs et encourageants ont été obtenus à la suite de l'instauration d'un programme de concentration des marchés. Nous croyons maintenant que la réussite de la division se trouve dans le domaine du camionnage et nous étudions actuellement la possibilité d'intégrer les Messageries du CN au Camionnage du CN, qui exploite un réseau de transport routier à l'échelle du pays.

• 0950

Le service ferroviaire à Terre-Neuve est exploité par TerraTransport, une composante de CN Rail. Encore une fois, cet élément constitue une source de pertes importantes pour la société, soit plus de 32 millions de dollars en 1982. Nous avons toutefois de bonnes raisons de nous réjouir.

Au cours des dernières années, de gros efforts ont été faits en vue d'améliorer la situation de TerraTransport. Au premier plan, citons l'instauration d'un programme de transport par conteneurs qui assure à la clientèle un service amélioré et plus rapide, et permet de surmonter les difficultés d'exploitation posées par le réseau ferroviaire à écartement étroit de Terre-Neuve.

Le programme se déroule encore plus rapidement que prévu. Le transport par conteneurs a gagné la faveur des expéditeurs et a permis au CN de reprendre une partie de la clientèle qu'il avait perdue. Nous en sommes encore à évaluer l'ampleur de notre succès dans cette entreprise et nous présenterons bientôt au ministère des Transports un rapport sur la question. J'aimerais cependant souligner ici que le transport ferroviaire à Terre-Neuve a besoin de subventions. J'ai déjà fait cette déclaration auparavant et l'on a mal interprété mes paroles en leur donnant le sens d'un désir de dissociation de notre part de nos activités à Terre-Neuve.

Ce n'est pas le cas. Nous sommes conscients de nos responsabilités à Terre-Neuve et continuerons de l'être. Nous croyons cependant que les pertes du CN devraient être partagées puisque les gouvernements ont jugé ce service essentiel à l'intérêt public.

You might quite naturally wonder why I have not included the Crownest Pass Rate issue among CN's problem areas. That is simply because we see an end in sight to one of Canada's most pressing and long-standing transportation problems. The process of change has not been easy, not for governments with a limit on financial resources and a multiplicity of conflicting interests to heed, nor for any of the other participants, each with unique needs. Nonetheless, we are happy and encouraged by the fact that legislation has been tabled and a resolution appears to be in the offing.

[Translation]

taken some years ago to consolidate terminals and eliminate the most unprofitable services succeeded in halting a steady climb in the division's annual loss—but the deficit remains unacceptably high, about \$30 million in 1982. Last June, I told you we were contemplating the abolishment of the service altogether if we did not see an end to the financial drain on the corporation.

But this year the picture is brighter as we begin to see positive and encouraging results from implementation of a market concentration plan. We now feel that the success of the division lies in the trucking field and we are currently looking at the possibility of integrating CN Express with CN Trucking, which operates a coast-to-coast highway freight service.

Railway service in Newfoundland is operated by TerraTransport, a component of CN Rail. Again, considerable financial loss to the company is involved—more than \$32 million in 1982. However, we do have grounds for optimism.

Much effort has gone into improving the prospects for TerraTransport during the past few years. The main thrust has been implementation of a containerization program to provide better, faster service for customers and solve the problems posed by Newfoundland's narrow-gauge railway.

The program is proceeding ahead of schedule. Containerization has won the approval of shippers and has led to recovery of some business previously lost to CN. We are currently assessing the success of our efforts so far and will be reporting on this to the Ministry of Transport soon. I feel it necessary to place on the record, however, our view that railway operations in Newfoundland require subsidy. I have made this statement in the past and have been misunderstood to mean that we would like to divorce ourselves from our operations there.

This is not so. We take our responsibilities in Newfoundland seriously and will continue to do so. We do feel, however, that CN's losses should be underwritten in that the governments have deemed the service essential to the public interest.

Il serait bien naturel que vous vous demandiez pourquoi je n'ai pas parlé du Nid-de-Corbeau en citant les secteurs-problèmes qui confrontent le CN. C'est tout simplement que nous entrevoyons la solution de ce problème, l'un des plus pressants et des plus persistants du monde des transports au Canada. Le cheminement de la solution n'a certes pas été chose facile—les gouvernements, dont les ressources financières sont limitées, devant tenir compte des intérêts particuliers tout aussi nombreux que différents, et chacune des autres parties intéressées faisant face à des besoins bien précis. Nous

[Texte]

I would like to conclude, Mr. Chairman and members of the committee, by telling you what we see in store for the corporation during the balance of the year and how we view CN's role in Canada's economy. We expect to record a small profit in 1983, barring another economic downturn. We also see the trend towards greater profitability continuing during the following years and base our optimism on several factors: first, a greater volume of profitable rail traffic resulting from economic recovery; second, an end to the series of investment losses the corporation had to absorb in 1982; third, resolution of the Crowsnest Pass Rate issue; and finally and not least, better management as a result of the lessons we learned through having to direct the corporation during recent recessionary times.

CN was created more than 60 years ago to serve a national need, to ensure the survival of a national railway system and to provide competitive transportation services for the benefit of Canada. Society's needs have evolved during the intervening years, but the basic mandate remains: to serve those needs. In that light, we see CN moving towards strengthening its role as a multi-modal transportation company, as a leader in the communications business and as a company committed to developing the maximum potential of all its assets. As managers, we believe our fundamental responsibility is to serve Canada and to preserve and enhance the value of the assets entrusted to us by the people of Canada. It is on the degree of success our efforts achieve that we would expect to be judged by our shareholders, whom you represent.

Mr. Chairman and members of the committee, I thank you for your attention, and we will be very pleased to try to answer all your questions. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Dr. LeClair. That seems to be a very comprehensive summary, a very interesting summary. May I simply advise you before we begin the questioning that if you wish to call on any of your associates to answer a question, please feel free to do so.

We will start our questioning with Mr. Forrestall, followed by Mr. Deniger, followed by Mr. Blaikie. Fifteen minutes, please, gentlemen.

• 0955

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Nowlan had to leave the room on a rather urgent matter, and he will return. So I am not leading for our side; I am simply taking my slot a little earlier.

I have, Mr. Chairman, three or four areas of concern; given the limited time and the admonition that you have an afternoon commitment, I will not get into them in any depth. I would like to pursue again a bit further the write-down with respect to Cast and then right after, Mr. Chairman, to have him comment insofar as he can on the Sepati Container Lines position, perhaps give us a brief status report, at the same

[Traduction]

sommes néanmoins heureux et encouragés par le fait que le projet de loi a été déposé et qu'une solution semble proche.

J'aimerais terminer en vous donnant un aperçu de ce que semble nous réserver le reste de l'année et les vues que nous entretenons sur le rôle du CN dans l'économie du Canada. Nous nous attendons à un léger bénéfice en 1983, à moins d'un autre revirement soudain de l'économie. La tendance vers une rentabilité accrue devrait se poursuivre dans les années à venir et mon optimisme s'appuie sur les facteurs qui suivent. D'abord, la reprise économique devrait entraîner un volume accru de trafic ferroviaire rentable. Puis il y a la fin de la série de pertes en investissements que la société a dû subir en 1982. Et, finalement, notre direction a tiré des leçons précieuses en ayant à gérer l'entreprise durant la récente récession.

Le CN a été créé il y a plus de 60 ans pour répondre à un besoin national—soit assurer la survie du réseau ferroviaire canadien et pourvoir le Canada de services de transport rentables et bénéfiques pour le pays tout entier. Les besoins de la société ont évolué au cours de ces années, quoique la vocation originelle du CN demeure: répondre à ces besoins. Dans cette optique, nous voyons le CN s'orienter vers l'intensification de son rôle en tant que compagnie de transport multimodal, chef de file dans les communications et entreprise engagée dans le développement au maximum du potentiel de tous ses actifs. En tant que gestionnaires, nous croyons en notre responsabilité première de servir le pays, de préserver et de mettre en valeur les actifs que le peuple canadien nous a confiés. Et nous nous attendons que nos actionnaires, dont vous êtes les représentants élus, nous jugeront sur le degré de succès que connaîtront nos efforts.

Monsieur le président, membres du Comité, je vous remercie de votre attention et vous invite à poser les questions qu'il vous plaira.

Le président: Merci, Monsieur LeClair. C'est un résumé très détaillé et très intéressant. Pourrais-je tout simplement vous dire, avant que nous passions à la période des questions, que si vous désirez demander à l'un de vos collègues de répondre à une question, vous pouvez le faire librement.

Nous commençons la ronde des questions avec M. Forrestall suivi de M. Deniger, suivi de M. Blaikie. Quinze minutes, s'il vous plaît, messieurs.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. M. Nowlan a dû s'absenter pour s'occuper d'une question urgente mais il va revenir. Je prends donc simplement la parole un peu plus tôt que prévu.

J'avais l'intention d'aborder trois ou quatre sujets, mais comme le temps presse, je me contenterai de les effleurer. Je voudrais tout d'abord reprendre la question de la perte possible des capitaux investis dans Cast et ensuite le président du CN pourrait peut-être faire le point sur la *Sepati Container Lines*. Il pourra aussi peut-être nous dire quelques mots concernant le nouveau retard dans l'audition de l'affaire Cast qui préoccupe

[Text]

time, because it is directly related, whether or not he would care to comment further with respect to the concerns of the Province of Nova Scotia and its premier with respect to the further delay in the hearing on the Cast matter. I do not really expect detail, but I would like to know the dollar extent of the write-down, and if you could touch on the present disposition of the vessels that in fact were at one point controlled or owned by one or more of the Cast group—where they stand, whether or not they are in use, whether or not they are a liability to the corporation, and in fact whether or not the corporation has any direct or indirect interest in them.

After that I would like to move, Mr. Chairman, to ask a very broad question. For some time now it has been the directive of government in a policy vein that the corporation shall act by way of good business practice. We have always clearly understood that where government insists on a service it shall be at the government's account. I am curious, in a very broad, general way, why the question of services in Newfoundland has not long since been resolved, why it continues to be a matter of concern to the corporation, why you have to rhetorically pose this problem in a vein that would suggest to us that it is still not resolved, that there is some question about government accepting its responsibility for services that we require or that it requires.

Those two general areas I pose at the outset because I realize they will take a few minutes to respond to.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Dr. LeClair, please.

Mr. LeClair: Thank you, Mr. Chairman.

I will try to be brief. The objective there is to make sure that everybody is able to get the questions this morning if they can. If I am too brief, please, Mr. Forrestall, let me know, and we will elaborate further on details.

Your first question about the write-down on Cast: it was \$62 million—I think \$61.9 million to be exact, if my memory serves me right. This is in Canadian dollars. You will notice that we talk about a possible write-down, make provisions for a possible write-down. We have come to the conclusion that our investment in there may not be worth what it was in the book value. We had to do this because of the regulations, SEC, both American and U.S., that we have to be completely open in what we think our investments are worth. This also applied to the Central Vermont and the provisions we made for express.

At this time we are still in negotiations with Cast. They are in the very, very final stage. I hesitate to say this, because I have been saying this for the last two years... Every time I am asked I always say it is coming up within the next week or two. I think this time it is. If it is not, then I do not think we will be interested any more in discussing anything with anybody. So unless we have a resolution of this very, very shortly—within the next few weeks—I do not think there will be any more negotiations.

[Translation]

la Nouvelle-Écosse et son premier ministre. Je voudrais savoir notamment à combien s'est élevée cette perte et ce qui en est des navires qui appartenaient au groupe *Cast*, notamment s'ils sont toujours utilisés, s'ils constituent une charge pour le CN et si le CN détient un droit quelconque sur ces navires, directement ou indirectement.

Je voudrais également aborder une question d'ordre plus général. Le gouvernement a décrété depuis quelque temps que le CN doit être géré selon les méthodes reconnues de gestion des affaires. Mais lorsque le gouvernement exige un service, c'est à lui de le payer. Aussi bien je me demande pourquoi le problème des services ferroviaires à Terre-Neuve n'a toujours pas été résolu, le gouvernement semblant hésiter à prendre en charge les coûts d'un service qu'il a lui-même exigés.

Voilà les deux questions par lesquelles je voudrais commencer.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur LeClair.

M. LeClair: Merci, monsieur le président.

Je vais essayer d'être bref afin que tout le monde puisse intervenir dans la discussion. Mais si j'exagère en ce sens, vous n'aurez qu'à me demander plus de détails.

Pour ce qui est de la perte relative à *Cast*, elle s'est évaluée à 61,9 millions de dollars canadiens si ma mémoire est bonne. Vous remarquerez à ce propos qu'il est question de perte possible. Nous sommes en effet arrivés à la conclusion que la valeur de notre investissement n'est pas équivalent à la valeur comptable. Nous avons été obligés de procéder de la sorte en application de la réglementation américaine qui exige que la valeur estimée de nos investissements soit rendue publique. Ceci s'applique également à la Compagnie *Central Vermont* et au service de messagerie.

Les négociations avec *Cast* ont pratiquement abouti. Il est vrai que cela fait deux ans que j'annonce l'issue de ces négociations mais je crois que cette fois-ci est la bonne. Dans le cas contraire, je pense qu'il sera inutile de poursuivre ces négociations. Donc si ces négociations n'aboutissent pas dans les semaines à venir, je pense qu'elles seront abandonnées.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

At this moment we are sticking to our policy, which is not to put any more new money in Cast. We have not done that since we bought the assets of Cast terminal a little over a year ago; we have not put any new money in Cast, and we will not, no matter what happens to the negotiations. This is our stated objective at this time.

Mr. Forrestall: Could I just intervene there briefly, Mr. Chairman?

Then you do not anticipate, in any hypothetical arrangement that you may or may not come to, winding up with an additional Cast debt?

Mr. LeClair: That is quite different, Mr. Chairman. I was referring to cash outlay. We might end up with some debt, but we would make sure that those debts are met with equivalent realizable assets. There are assets in Cast; there are ships, containers—there are terminals both here and in Europe. There is a fleet of trucks on both sides of the Atlantic. And if ever we had—and I am not too sure that we ever would, but if we did—we would make sure that they are matched by equivalent assets.

On Sepati, we have had negotiations with Sepati. These have terminated, and at this time we are not involved in any negotiations with Sepati. That does not mean, of course, that there might not be any in the future, but at this time we are not negotiating any further deals or further association with Sepati.

Mr. Forrestall: I would like to interject again; I am sorry to keep interrupting. Have you been called upon to use your good offices or have you at your own initiative used your good offices to attempt to bring the Sepati question to an acceptable resolution vis-à-vis the Port of Halifax, the Port of Montreal, Canadian National, everybody who seems to have burning interest in what happens to those 30,000 or 40,000 TEUs?

Mr. LeClair: We have not been involved in anything that concerns Sepati with the Port of Montreal, the Port of Halifax, the traffic or what have you. Our negotiations with Sepati have been strictly looking at alternatives, of an association of some kind with Sepati, in terms of equity or ownership. But we have not discussed with them in any way shape or form, at least not to my knowledge, any incidents on the ports.

I will just make sure, Mr. Chairman, I answer that correctly. Mr. Lawless reminds me, and that is true and known, that as a rail carrier we do handle their traffic.

Mr. Forrestall: Yes, I am aware of that. I wondered whether or not you might in the interests of retaining that kind of traffic have gone to perhaps another client, or a client of the rail, to explore with them whether there was an interest in taking an equity position, or an outright . . .

Mr. LeClair: At this time, as I said, they are still with us in terms of traffic. But that is the only association we have with them today.

Mr. Chairman, I think that the hon. member discussed the Province of Nova Scotia—their attempt at delaying the

Nous avons décidé de ne plus placer de l'argent dans Cast. Aucun nouvel apport de capital n'a eu lieu depuis que nous avons racheté le terminal de Cast il y a un peu plus d'un an et il n'y aura pas d'autres infusions de capital quelle que soit l'issue des négociations. Voilà ce que nous avons décidé.

M. Forrestall: Je voudrais placer un mot.

Vous ne pensez donc pas que votre endettement dans Cast risque d'augmenter à l'issue d'un accord éventuel?

M. LeClair: Ca, c'est une tout autre question, monsieur le président. Je parlais d'argent liquide. Nous pourrions en effet nous retrouver avec des dettes, mais nous veillerons à ce que ces dettes soient compensées par un actif équivalent. L'actif de Cast se trouve sous forme de navires, de conteneurs, de terminaux et d'un certain nombre de camions aussi bien ici qu'en Europe. Les dettes éventuelles devraient donc être équivalentes à la valeur de l'actif.

Pour ce qui est de Sepati, pour l'instant nous ne négocions pas avec eux, ce qui ne veut pas dire pour autant que les négociations ne pourraient pas reprendre à l'avenir en vue d'une association éventuelle.

M. Forrestall: Je m'excuse de vous interrompre, mais je voudrais savoir si vous avez, de votre propre initiative ou à la demande de tiers, cherché à résoudre le conflit qui oppose Sepati aux ports de Halifax et de Montréal ainsi qu'au CN, afin de savoir ce qu'il adviendra de ces 30,000 ou 40,000 TEU?

M. LeClair: Nos discussions avec Sepati n'ont pas porté sur les questions intéressant les ports de Montréal ou de Halifax, mais uniquement sur les modalités d'association éventuelle avec Sepati sous forme d'apport de capitaux. Il n'a donc pas du tout été question des répercussions sur ces ports.

M. Lawless me rappelle justement qu'en notre qualité de compagnie ferroviaire, nous transportons également ses marchandises.

M. Forrestall: Ca, je le sais. Je me demandais justement si pour vous assurer ce transport à l'avenir, vous vous étiez adressé à d'autres firmes qui pourraient éventuellement s'intéresser à un apport de capitaux.

M. LeClair: À l'heure actuelle, nos relations avec Sepati se bornent au fait que nous assurons le transport de ses marchandises.

M. Forrestall a évoqué les efforts de la Nouvelle-Écosse visant à reporter les audiences. Or, comme vous le savez, la

[Text]

hearings. As you know now, the recent decision of the CTC is that the hearings will now be held in September. Some time ago we were ourselves hoping that the hearings would take place as soon as possible. The problem with this is that the hearings are concerned officially, at this time, with the investment in preferred shares that we did some two or three years ago. We made representation that we felt that would be a waste of time of the commission because, during those hearings, very shortly, we may be in a position to talk about something completely different, where the investment may be relatively irrelevant.

I think the commission has accepted that, and that is why the delay until September. I think we will be ready much before September—as a matter of fact, very, very soon.

With regard to the Province of Nova Scotia, we have had meetings with the province on this, and I think it is fair to say that we are much closer now to mutual understanding of what our relative positions are. I think it is felt . . .

Mr. Forrestall: Are they far apart?

Mr. LeClair: I am sorry.

Mr. Forrestall: I am sorry. I could not help—you said that you are closer to understanding one another's relative positions. How far apart are they?

• 1005

Mr. LeClair: Well, everything is relative. It depends on your starting point. I think we started pretty far apart. I guess they are 50% better. That is about as much as I can go.

On TerraTransport, I think we share the hon. member's comments. It is definitely our view that if we are going to be asked, because of government policy, with which we have no quarrel whatsoever, to maintain a service where the magnitudes of the losses are of the order of \$35 million a year, we feel it is essential that somewhere, somehow, at some time, through whichever level of government may be involved, we be subsidized for this. Otherwise, of course, what we are doing indirectly is that other modes, other shippers, other parts of the country, are subsidizing this service, because we cannot print the money. We have to find the money; we have to borrow. We have to pay interest, and to pay interest we have to have revenues. Since the losses are that great, we feel that under those circumstances we should be subsidized.

At this time we are close to the end of a very, very successful revitalization program through containerizing. We have had help from the government to the extent of approximately—when it is finished—\$60 million. We have had help, I think up to \$10 million, on the manpower aspect of this. There have been some fairly large lay-offs. But it seems we can now tell the Minister of Transport what the future holds; how much it is going to cost. We are very close to making our final recommendation to the minister on this.

Mr. Franklin reminds me that you had a question on the ships of Cast, their value and involvement. Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Franklin, who has been in charge of the

[Translation]

CTC a fait savoir récemment que ses audiences auraient lieu en septembre. Nous espérions pour notre part que ces audiences auraient lieu aussi rapidement que possible. Officiellement, ces audiences porteront sur le rachat d'actions privilégiées que nous avions effectué il y a deux ou trois ans. Nous avons donc fait valoir que ce serait une perte de temps pour la commission, car la situation ayant depuis lors évolué, cet investissement aura une importance tout à fait minime.

C'est pourquoi la commission a accepté de remettre les audiences jusqu'au mois de septembre. Mais nous serons pour notre part prêts beaucoup plus tôt.

Nous avons discuté de cette question avec les autorités de la Nouvelle-Écosse et nos positions se sont beaucoup rapprochées.

M. Forrestall: Elles divergeaient donc beaucoup?

M. LeClair: Vous dites?

M. Forrestall: Vous disiez que vos positions s'étaient rapprochées. L'écart entre elles était-il donc important?

M. LeClair: Tout est relatif. Au début, nos positions étaient plutôt éloignées. Depuis lors, l'écart s'est rétréci de moitié. C'est tout ce que je puis vous dire pour l'instant.

Nous sommes par ailleurs tout à fait d'accord avec vous en ce qui concerne TerraTransport. Il est évident que lorsque le gouvernement exige que nous assurions un service qui entraîne des pertes de quelque 35 millions de dollars par an, il est essentiel que nous soyons subventionnés par un niveau de gouvernement quelconque, sans quoi ce sont d'autres transporteurs ou d'autres régions du pays qui sont obligés de subventionner ces services. Comme nous ne pouvons pas imprimer la monnaie, nous devons l'emprunter et payer les intérêts, ce qui veut dire qu'il nous faut des recettes. Vu l'ampleur des pertes, les subventions sont à un moment donné indispensables.

La relance du secteur grâce à la conteneurisation est une grosse réussite. Le gouvernement nous avait avancé quelque 60 millions de dollars, et 10 millions de dollars au titre de la main-d'œuvre. Les mises à pied ont été assez importantes. Mais nous pourrions soumettre très prochainement un bilan à ce sujet au ministre des Transports.

M. Franklin me rappelle que vous avez posé une question concernant la valeur et l'usage des navires de Cast. Je demanderais donc à M. Franklin, qui depuis un an dirige ces négociations, de vous répondre.

[*Texte*]

Cast negotiations for over a year, to give you the details on this.

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. R.C. Franklin (President, CN Enterprises, CN): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall, I believe you wanted to know who owned the ships.

Mr. Forrestall: Well, I would like to know where the equity is. Who are the current holders? Are they being used? Are they available for charter? Just generally a status report.

Mr. Franklin: I understand that Cast itself does not own any ships, but the parent company, Euro-Canadian Shipholdings Limited does. I understand they own eleven large bulk ships, which are deployed in bulk carriage across the Atlantic, carrying oil, sulphur, coal—bulk carriers of that nature. They, I believe, are owned directly by Euro-Canadian, although I believe the banks hold large mortgages on them.

In addition to that, Euro-Canadian Shipholdings Limited owns five conbulklers which are used in the container trade. Of those five, two are held directly by Euro-Canadian Shipholdings Limited and three are owned by the Royal Bank of Canada and leased to Euro-Canadian Shipholdings Limited. I think that is the entire fleet of Euro-Canadian.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, could I add just a point of clarification. Mr. Franklin has mentioned Euro-Canadian shiplines and Cast. In our negotiations and in all of what we are talking about, our interest is limited to the Cast subsidiary of Euro-Canadian. We have no interest whatsoever in the deep-sea bulk side of that operation, even though our 18% common shares are in the parent company, Euro-Canadian, which is the parent holding company of all the Cast companies. We are only interested in the container side, not the other side.

Mr. Forrestall: I will make two comments. Coming back to the concerns of the Province of Nova Scotia, and particularly the port community in Halifax, those concerns remain relevant and they have to do with activity through the Port of Halifax, and especially in containers. That is constant and that concern will not go away until there is a satisfactory resolution to this. I am hopeful from some speculative news stories we have seen that some boost might come to the Port of Halifax—Dartmouth. But at this point I would assume that that remains speculative and to be finalized.

• 1010

Mr. Chairman, I have just a final comment. I had quietly hoped throughout the last five years, as I told your predecessor—and this will get me into all kinds of trouble at home, I am sure—that Canadian National, the corporation, one way or another might have gone on with its investment in Cast, maintained an effective management of that, arrived at some useful deal with eastern Canadian ports with respect to a balance of traffic, and indeed, going by way of the back door, demonstrated to the shipping community in Canada that

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Franklin.

M. R.C. Franklin (président, Entreprises CN, CN): Merci, monsieur le président.

Vous voulez savoir à qui appartiennent ces navires, n'est-ce pas, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Oui, je voudrais savoir qui en sont les propriétaires, comment ces navires sont utilisés et s'ils peuvent être nolisés, enfin si vous pouviez me donner un aperçu de la situation.

M. Franklin: Les navires appartiennent non pas à Cast, mais à la société-mère *Euro-Canadian Shipholdings Limited*. Cette société possède 11 navires de gros tonnage pour le transport des marchandises en vrac à travers l'Atlantique, notamment le pétrole, le soufre, le charbon, etc. Ces navires appartiennent donc à l'*Euro-Canadian*, mais je crois savoir que les banques détiennent de fortes créances.

En outre, l'Euro-Canadian possède cinq porte-conteneurs, dont deux lui appartiennent en propre, et trois appartiennent à la Banque royale du Canada, qui les loue à l'Euro-Canadian. Cela représente la totalité des navires exploités par l'Euro-Canadian.

M. LeClair: Permettez-moi de faire une mise au point. M. Franklin a parlé de l'Euro-Canadian et de Cast. Nous nous intéressons uniquement à la filiale Cast de l'Euro-Canadian. Nous n'avons pas de participation dans les transports maritimes en vrac, bien que notre paquet de 18 p. 100 d'actions ordinaires soient celles de la société-mère Euro-Canadian, la société de holding de toutes les entreprises Cast. Nous nous intéressons donc uniquement au transport par conteneurs.

M. Forrestall: Les préoccupations de la province de la Nouvelle-Écosse et du port de Halifax en particulier, en ce qui concerne le transport par conteneurs, ne seront apaisées que lorsque ce problème sera résolu. J'espère que les rumeurs circulant dans la presse concernant l'avenir du port Halifax-Dartmouth s'avéreront exactes. Mais pour l'instant, je présume que ce n'est qu'une supposition et que la question reste à régler.

Monsieur le président, j'ai une dernière remarque à faire. Comme je l'ai dit à votre prédécesseur, j'avais espéré, au cours de ces cinq dernières années, et je vais certainement m'attirer des ennuis chez moi en disant cela, que la société Canadien national continue, d'une façon ou d'une autre, à investir de l'argent dans la société Cast, qu'elle gère efficacement cet investissement et qu'elle parvienne à s'entendre avec les ports dans l'Est du Canada en vue d'équilibrer le trafic et enfin, par le biais de manœuvres quelque peu tortueuses, qu'elle montre

[Text]

government and a principle corporation such as CN, indeed, were prepared to get back into blue-water ocean activity, deep-water activity.

Your comment disappoints me somewhat, that you are not interested in the very large bulk carriers or their operation. My interest stems, of course, because a viable process—policy in place or strategy, if you will—might allow the Canadian shipping community, at their own pace, to provide some 7,000 to 11,000 or 12,000 jobs for Canadian seamen, merchant officers, engineers, port facilities, a much needed shot in the arm for Canadian shipyards and ship repair. So I must express my disappointment of your almost flat denial of interest in the 11 bulk carriers.

I would like to thank the chairman for his frankness, and I will come back on the second round.

The Chairman: All right. Do you wish to comment, Dr. LeClair?

Dr. LeClair: Yes, Mr. Chairman, just to say that Mr. Forrestall may not be that disappointed when everything is said and done, at least on the container side.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Olivier.

M. Olivier: Merci, monsieur le président.

Je n'ai qu'un commentaire à faire, monsieur le président. Je ne voudrais pas être méchant, mais j'ai l'impression que le groupe du CN semble mieux s'entendre au niveau de l'administration que le groupe d'Air Canada. La dernière fois, le *chairman* disait une chose et il était contredit par quelqu'un d'autre assis à la même table!

The Chairman: I take it he is not being sarcastic.

M. Olivier: Selon moi, monsieur le président, toute l'aventure de *Cast* et du CN est une aventure malheureuse. J'ai l'impression, d'après les réponses qui ont été données, qu'on tente de la réparer en disant que cet événement a été produit par d'autres. D'après moi, *Cast* a toujours été, au point de vue corporatif, ce que je qualifierais de *bum*. C'est un *bum* en ce sens que ces gens-là n'ont jamais versé de dividendes au Canada, ils n'ont jamais été de vrais Canadiens! C'est une corporation avec laquelle, selon moi, nous n'aurions jamais dû avoir de relations. Ce n'est qu'un commentaire que je voulais faire car j'ai clairement entendu M. LeClair dire, plus tôt, qu'il allait régler ce problème bientôt. Je vous félicite... si vous parvenez à le régler!

Ce qui m'intéresse, monsieur LeClair, c'est l'annonce, par le CN, du transfert de CN Express à Toronto. Je voudrais savoir d'où provient cette logique de vouloir transférer ce jumelage des messageries avec le transport alors qu'il y a quatre fois plus d'employés, à ma connaissance, dans les messageries qu'il y en a dans le camionnage. Le camionnage étant à Toronto, on décide de partir de Montréal et d'aller à Toronto. C'est le premier facteur pour lequel j'aimerais avoir des explications.

[Translation]

aux milieux du transport maritime au Canada que le gouvernement et une société importante comme le CN seraient prêts à se lancer dans le transport maritime au long cours.

Votre remarque me déçoit un peu, à savoir que vous ne vous intéressez pas aux grands transporteurs en vrac ou à leurs opérations. Mon intérêt découle, bien sûr, de mon impression qu'une politique ou stratégie bien élaborée permettrait aux transporteurs maritimes canadiens, d'offrir à leur propre rythme, entre 7,000 et 12,000 emplois à des marins, officiers de navires marchands et ingénieurs canadiens ainsi que des installations, ce qui renflouerait les chantiers navals et tout le secteur de la réparation des navires au Canada. Donc je dois vous dire que je suis très déçu de constater votre manque d'intérêt pour les 11 transporteurs de vrac.

J'aimerais remercier le président de sa franchise, et lui demander d'inscrire mon nom pour le deuxième tour.

Le président: D'accord. Avez-vous des commentaires à faire, monsieur LeClair?

M. LeClair: Oui, monsieur le président. J'aimerais simplement dire à M. Forrestall qu'il ne sera peut-être pas aussi déçu en fin de compte, du moins pour ce qui est des conteneurs.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Olivier.

Mr. Olivier: Thank you, Mr. Chairman.

I just have one comment to make, Mr. Chairman. I do not wish to be nasty, but it seems to me that the CN group has more of a consensus with respect to administration than the Air Canada group has. The last time, the Chairman was saying one thing while another person, sitting at the same table, was contradicting him!

Le président: Je présume que ce n'est pas du sarcasme.

Mr. Olivier: As I see it, Mr. Chairman, the whole adventure with *Cast* and CN was an unfortunate one. On the basis of the answers that have been given, I have the distinct impression that an attempt is being made to gloss over things by saying this event was brought about by other people. As far as I am concerned, *Cast* has always been, in the corporate sense, what I would call a *bum*. It is a *bum* in the sense that its directors never paid any dividends in Canada and they have never been real Canadians! The way I see it, we should never even have done any business with this company. I only wish to make this comment because I clearly heard Mr. LeClair say earlier that he was going to solve this problem soon. I commend him... if indeed he does manage to solve it!

What I am interested in, Mr. LeClair, is the announcement made recently by CN regarding the transfer of CN Express to Toronto. I would like to know where the logic is in wanting to consolidate this extensive express service with the transportation service, when there are four times more employees, as far as I know, in the express service than there are in the trucking service. Since trucking is in Toronto, the decision is made to transfer the whole lot from Montreal to Toronto. That is the first thing I would like to get an explanation about.

[Texte]

Deuxième facteur: comme vous l'avez déjà confirmé, s'il y a un déménagement, combien de personnes devront être transférées dans la ville-reine? Combien d'emplois la ville de Montréal perdra-t-elle? Combien, suite à cette réorganisation..., parce que c'est sûrement une réorganisation souhaitée afin de résoudre les problèmes financiers..., combien, dis-je, de nouveaux emplois cela créera-t-il à Montréal?

• 1015

M. LeClair: Monsieur le président, j'aimerais, sans faire de jeu de mots... Le C.N. n'a pas encore fait de déclaration sur un transfert des messageries à Toronto, pour deux raisons.

Premièrement, la décision finale n'est pas prise. Oui, nous étudions une possibilité de changement dans les messageries, mais la décision finale n'a pas été prise bien que les journaux l'ont étalée comme étant «finale». Elle n'est pas définitive.

Deuxièmement, et c'est là que je ne veux pas faire un jeu de mots, on ne parle pas de déménager..., on ne parlerait pas de déménager le siège social des messageries de Montréal à Toronto. On parle d'une réorganisation des messageries qui disparaît en tant que siège social. On ne prendra pas le siège social des messageries pour l'envoyer à Toronto. Le siège social des messageries disparaît parce que la vocation des messageries devient une vocation de camionnage et on a déjà, à Toronto, le siège social de 11 compagnies de camionnage.

Je vais demander à M. Franklin, d'éclaircir cela. Pourquoi la compagnie de camions qui serait issue des messageries tiendrait-elle sa direction de la compagnie mère des 11 compagnies de camionnage qui sont déjà là? On en a seulement une au Québec qui s'appelle *Les Entreprises Buissières* dont 50 p. 100 appartiennent au gouvernement du Québec, et là c'est un problème parce que, quand même, il y a 50 p. 100 de cette compagnie-là qui ne nous appartiennent pas, donc on ne peut pas l'intégrer avec les autres. Mais pourquoi aurait-on une direction qui vient de Toronto pour les camions de la messagerie, plutôt que de déménager à Montréal 11 compagnies qui sont déjà à Toronto?

Evidemment, il y a une raison, il y a une raison économique, pas plus. Cela n'a rien à voir avec la politique ou quoi que ce soit, c'est strictement une question de sous et M. Franklin va vous donner des détails.

En ce qui concerne les gens dont on parle, si jamais cela arrivait qu'ils soient déménagés, on parle d'un total net de 20 personnes. C'est en tout 20 personnes qui, possiblement, pourraient être appelées à déménager de Montréal à Toronto mais, comme vous le savez, ces gens-là ont un privilège qu'on appelle en français le *bumping*; et selon leur ancienneté, probablement que la plupart d'entre eux auront un emploi ailleurs dans le système, à Montréal, s'ils ne veulent pas déménager. Evidemment, ceux qui seront dans la catégorie des cadres n'auront pas ce privilège-là.

M. Olivier: Vous avez bien dit, monsieur LeClair, que cela représente un total net de 20 personnes?

M. LeClair: Un total net, oui.

[Traduction]

Secondly, as you have already confirmed, if there is a relocation, how many people will have to be transferred to the Queen's City? How many jobs will the City of Montreal be losing? And following this reorganization—because this must be a reorganization intended to resolve financial problems—how many new jobs will be created in Montreal?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, without wanting to play with words... CN has not yet made a statement regarding the transfer of its express services to Toronto, for two reasons.

First of all, the final decision has not been made. We are, indeed, examining the possibility of relocating the express service, but the final decision has not yet been made, even though the newspapers stated it as being final. It is not definite.

Secondly—and it is here that I do not wish simply to play with words—we are not really talking about moving the headquarters of CN Express from Montreal to Toronto. We are discussing the possibility of reorganizing the express service in such a way that the headquarters would disappear altogether. We will not simply transfer the headquarters of CN Express to Toronto. CN Express headquarters will disappear because the vocation of the express service is turning towards trucking and the headquarters of eleven trucking companies are already located in Toronto.

I would like to ask Mr. Franklin to provide some additional details. Why should the trucking company which is an offshoot of the express service follow the lead of the parent company of eleven trucking companies which are already there? Well, for one thing, there is only one in Quebec, called *Les Entreprises Buissières*, which is 50% owned by the Government of Quebec. This is a problem, because as we only control 50% of the company, we cannot integrate it with the others. But why should we take orders from Toronto, with respect to express trucks, rather than relocating the eleven Toronto companies to Montreal?

Well, obviously, there is a reason, an economic one, nothing more. It has nothing to do with policy or anything else; it is strictly a question of money and Mr. Franklin can give you some additional details.

As far as personnel is concerned, if employees were relocated, a net total of 20 people would be involved. So, a total of 20 people might be asked to move from Montreal to Toronto, but, as you know, these people are entitled to something called *bumping* and depending on their seniority, probably most of them will obtain a job elsewhere within the system in Montreal, if they do not wish to relocate. Of course, employees in the management category do not have this option.

Mr. Olivier: Did you say, Mr. LeClair, that a net total of 20 people would be involved?

Mr. LeClair: Yes. A net total.

[Text]

M. Olivier: Cela veut dire qu'il y a un échange qui va se faire, si je comprends bien.

M. LeClair: C'est à dire que non, le net va être positif vis-à-vis de Montréal. Là je ne parle que des messageries.

Quand on parle des messageries, on parle d'une rationalisation, parce que la seule façon de diminuer le déficit c'est de rationaliser le système. Cela veut dire probablement beaucoup moins de monde, pas seulement à Montréal, mais à travers le pays. À Montréal, il y aura plus de postes perdus, plus de 20 jobs vont être perdus. Mais si on parle de jobs ou de postes qui devront être transférés à Toronto, c'est 20. M. Franklin vous donnera les autres détails.

Actuellement on étudie—et c'est pour cela que la décision n'est pas prise—on étudie, dis-je, d'autres changements dans un autre domaine qui n'a rien à faire avec l'Express. Les deux sont complètement séparés. C'est une coïncidence mais il semble qu'on va être capable d'annoncer un transfert de postes de Toronto à Montréal, plus élevé que 20, et pour des raisons économiques. C'est intéressant. Ce n'est pas souvent qu'une compagnie est capable de démontrer, en regardant le *bottom line*, qu'il y a un avantage économique pour certaines fonctions d'être à Montréal plutôt qu'à Toronto. Et, si on peut faire cela—et je dis encore que les deux ne sont pas reliés—mais si on peut le faire, ce serait très positif pour nous parce qu'on pourrait démontrer que de temps en temps il y a une raison économique qui justifie le déménagement de Toronto à Montréal. Ce qui n'est pas souvent le cas, malheureusement, actuellement.

M. Franklin va vous donner, avec votre permission, monsieur le président, les détails sur les personnes qui font partie du nombre 20 net, personnes qui devraient peut-être être transférées à Toronto si jamais on prend cette décision-là.

• 1020

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. Franklin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Olivier, perhaps I could just give you a little bit of background about why we are combining the operations. I think we should start with that question.

CN Express, as Dr. LeClair said in his opening statement, has been losing money for years. It had been ascending the deficit; it got up to \$53 million by 1980 in the one year. At that time we introduced a market concentration plan, where we tried to withdraw from the very small parcels and get into the bigger parcels. The small parcel business was cluttered with a great deal of competitors: Canada Post, the bus services, courier services, other express companies, a lot of small truckers, UPS came in from the United States; it was just a market that had tremendous over-capacity in it. So by moving more toward the heavier parcels we felt there was a niche there that CN Express could serve.

[Translation]

Mr. Olivier: Then, I believe an exchange will take place.

Mr. LeClair: Well, not really, but this net figure will be positive as far as Montreal is concerned. I am only referring to the CN Express service here.

We are really talking about a rationalization of CN Express, because the only way to bring down the deficit is to rationalize the system. That means there will probably be a lot fewer employees, not only in Montreal, but across the country. In Montreal alone, there will be lost jobs—more than 20 jobs will be lost. But as far as jobs or positions to be transferred to Toronto are concerned, the number is 20. Mr. Franklin will provide you with additional details.

Currently, we are studying—and that is why the decision has not yet been made—the possibility of making other changes in an area which has nothing to do with CN Express. The two are completely separate. It is completely coincidental, but it seems that we will be able to announce the transfer of more than 20 positions from Toronto to Montreal, for economic reasons. It is an interesting possibility. It is not often that a company can show that the bottom line is the economic advantage of having certain positions located in Montreal rather than in Toronto. And if we can do that—and again I am saying the two are not related—it would be a very good thing for us, as we would be able to show that from time to time, there are economic reasons for moving services or personnel from Toronto to Montreal. These days, it does not happen very often, unfortunately.

Mr. Chairman, with your permission, Mr. Franklin will provide you with some details regarding the people included in the net figure of 20 who may have to be transferred to Toronto, if that is the decision made.

Le président: Monsieur Franklin.

M. Franklin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Olivier, je pourrais peut-être brièvement vous faire l'historique du service, qui vous aidera à comprendre pourquoi nous voulons fusionner les deux opérations. Je pense que cela devrait être notre point de départ.

Comme M. LeClair l'a dit dans sa déclaration liminaire, le service de messageries de CN perd de l'argent depuis des années, de façon à faire monter continuellement le déficit; en 1980, il est monté à 53 millions de dollars. À l'époque, nous avons lancé un programme de concentration du marché, en vertu duquel nous avons essayé de nous retirer du transport des petits colis afin de nous concentrer sur les gros colis. Le marché du transport des petits colis était très concurrentiel; parmi les services assurant ce genre de transport, il y avait Postes Canada, les services d'autocars, les services de messagerie commerciale, d'autres compagnies de messagerie, de petits camionneurs, et même l'UPS, des États-Unis. C'était un marché beaucoup trop concurrentiel. En essayant de nous concentrer sur les gros colis, nous estimons que CN Express pourrait se faire une petite place.

[Texte]

In doing that, we brought the deficit down from \$53 million in 1980 to about \$30 million last year, but all of our plans and forecasts showed that probably that was almost the rockbottom that we could get it to. Perhaps we could get it to \$25 million a year, but we saw over the next 4 or 5 years that the deficits would be somewhere in the order of \$75 million on a cumulative basis.

The alternatives we were faced with at that point were to close down express entirely—and that would have meant about 2,500 to 3,000 employees laid off—or to try to find some accommodation with our trucking firm. We chose to look at the latter route. There are two kinds of accommodations we could have looked at—a complete merger of the two companies, so that you ended up with the survival of neither one; in that case you would have a new service and new employee contracts and everything else. We decided not to do that. We decided to go the first phase, being a combination of the managements—to put both of these companies under a combined management, a single unit management, and to have them share terminals and facilities. At the moment, in some cities there may be operating two or three terminals, both at less than full capacity, so by moving them into common terminals we could save a lot of money that way.

We feel that just by doing this one step, we can perhaps save half of the deficit that was incurred last year, probably some \$15 million to \$18 million. There will be a reduction in staff through that; it will probably mean a reduction of some 600 people altogether, spread all across the country. But that is a much better situation than trying to close down express and laying off some 2,000 to 3,000.

The reason that the trucking company has been headquartered in Toronto all these years is that it is the centre of the trucking industry. It is where the trade organizations have their headquarters. Most of our major customers, national accounts, are Toronto-based, and that is where the greatest employment pool is for trucking employees. So it has always been the national headquarters for trucking, and that is why it makes some sense to have it located there.

I do not know whether there is more I could add, Mr. Olivier.

M. Olivier: Si vous déménagez à Toronto, est-ce que tout votre système administratif et votre système de comptabilité, même dans ce domaine-là, déménagent aussi?

Mr. Franklin: The accounting services for express and for trucking happen to be in Toronto already, and that is the largest group of administrative employees.

M. Olivier: C'est pour cela qu'aujourd'hui on peut parler strictement d'une perte de 20 personnes; le reste est déjà transféré.

M. LeClair: Ils ont toujours été là.

M. Olivier: Donc, il était possible d'opérer d'une ville à l'autre sans nécessairement être à l'endroit où c'était le plus

[Traduction]

Grâce à ce programme, nous avons réussi à faire passer le déficit de 53 millions de dollars en 1980 à environ 30 millions de dollars l'année dernière, mais tous nos plans et prévisions indiquaient que nous ne pourrions probablement pas le faire diminuer davantage. Il aurait peut-être été possible de le faire passer à 25 millions de dollars par an, mais nous avons calculé qu'au cours des quatre ou cinq prochaines années, le déficit cumulatif serait de l'ordre de 75 millions de dollars.

Nous avions le choix entre la fermeture complète du service de messagerie—qui aurait causé la mise à pied de 2,500 à 3,000 employés—ou la recherche d'une solution par le biais de notre compagnie de camionnage. Nous avons opté pour cette dernière solution. En l'occurrence, il y avait deux possibilités. Nous pouvions fusionner les deux compagnies, de sorte que ni l'une ni l'autre ne survive; on aurait créé un nouveau service avec de nouveaux contrats pour les employés, etc. Nous avons décidé de ne pas adopter cette solution. Nous avons préféré, dans un premier temps, fusionner les deux administrations—de sorte que ces deux compagnies aient la même direction, les mêmes terminus et installations. Dans certaines villes à l'heure actuelle, il y a peut-être deux ou trois terminus, qui ne fonctionnent pas à pleine capacité; donc, en ayant des terminus communs, nous estimions qu'il serait possible d'économiser beaucoup d'argent.

En prenant cette seule mesure, nous croyons pouvoir économiser quelque 15 millions à 18 millions de dollars, soit la moitié du déficit de l'année dernière. Bien sûr, il en résultera une réduction de personnel; il pourrait s'agir de 600 employés en tout, pour tout le Canada. Mais c'est tout de même bien préférable à la fermeture du service et à la mise à pied de quelque 2,000 à 3,000 employés.

Si les compagnies de camionnage ont leur siège social à Toronto depuis très longtemps, c'est tout simplement que cette ville représente le centre de l'industrie. C'est là que les organismes commerciaux ont leurs sièges sociaux. La plupart de nos clients importants et de nos comptes nationaux sont à Toronto, et c'est donc là qu'il y a lieu d'avoir le plus grand nombre d'employés de camionnage. Toronto a toujours été le centre national de l'industrie du camionnage, et il est donc tout à fait logique de le situer dans cette ville.

Je ne sais pas si je peux vous en dire davantage, monsieur Olivier.

Mr. Olivier: If you move to Toronto, will your entire administrative and accounting system, even in that sector, also be moved?

M. Franklin: En fait, le service de comptabilité de CN Express et du service de camionnage est déjà établi à Toronto, et c'est là que nous avons le groupe le plus important d'employés administratifs.

Mr. Olivier: And that is why there would only be a loss of about 20 people—because the rest have already been transferred.

Mr. LeClair: They have always been there.

Mr. Olivier: In other words, it was possible to carry out operations between the two cities without necessarily having

[Text]

nécessaire sur le plan économique. Donc, l'inverse pourrait se faire aussi.

M. LeClair: Avec certains coûts. C'est certain que l'inverse peut se faire, monsieur le président, mais les coûts seraient assez importants. On a fait une analyse économique de ce que seraient les coûts additionnels, l'un vers l'autre, avec les facteurs que M. Franklin a mentionnés. Notre première réaction, du moins au niveau corporatif, a été de dire non. On ne veut pas prendre cette direction-là, mais on est obligé de se rendre à l'évidence qu'économiquement, c'est la chose à faire, et si on ne le faisait pas, on introduirait dans cela un élément de politique qu'il ne nous appartient pas d'introduire, je pense.

• 1025

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur Olivier.

M. Olivier: Monsieur LeClair, je vais vous poser des questions sur une chose... En fait, je ne sais pas si c'est la pratique au CN. Ce sont des choses que nous avons apprises sur la mauvaise gestion, selon moi, d'Air Canada, et je voudrais savoir si cela s'applique au CN.

D'abord, je voudrais savoir s'il est vrai que vos employés ont eu une augmentation de salaire de 20 p. 100. Deuxièmement, est-il vrai que les personnes qui gagnent 45,000 dollars et plus ont ce qu'on peut appeler la *Parizeau bonus*? Parce qu'ils sont obligés de travailler au Québec où les impôts sont beaucoup plus élevés que dans les autres provinces, vos vice-présidents ou vos cadres se croient-ils obligés de recevoir une espèce de compensation pour les attirer à Montréal? En d'autres mots, j'ai l'impression que dans certaines sociétés de la Couronne, à tous les matins, il y a des gens qui se réveillent et qui aimeraient être dans une autre province alors qu'on les force à être dans la province de Québec.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je dois dire que je suis très content que cette question nous soit posée, les deux d'ailleurs, à cause du fait que la presse en a fait état.

Premièrement, si vous me permettez, j'aimerais discuter de la question des salaires. Quand j'ai vu, dans un article de journal, que les salaires des cadres du CN en 1982, comparativement à ceux de 1981, avaient été augmentés de 20 p. 100, vraiment, je suis presque tombé de ma chaise. Évidemment ce n'est pas vrai. C'est loin d'être vrai! Je vais vous donner des chiffres et je vais vous montrer les documents. J'ai ici les rapports qui ont été faits au S.E.C.; j'ai les documents et on peut aller dans tous les détails pour chacune de ces catégories-là.

Ce qui m'inquiète énormément, c'est que le Canadien National est celle des compagnies de la Couronne qui a fait l'effort le plus valable, le plus concentré dans ce sens-là, et l'an passé et cette année. Malheureusement, le dommage est fait. Bien que le journal en question se soit rétracté et bien que le *Canadian Press* ait fait une histoire qui a contredit complètement la première histoire, le dommage est fait et il est irréparable. Ce n'est pas tellement le dommage qui est fait au point de vue public, mais c'est le dommage qui est fait au point

[Translation]

the service in the place where it would be most economical. So, it would also be possible to do the reverse.

Mr. LeClair: With certain costs. There is no doubt that we could do the reverse, Mr. Chairman, but the costs would be considerable. We carried out an economic analysis of the additional costs of relocation, on the basis of the factors Mr. Franklin just mentioned. Our first reaction, at least at a corporate level, was to say no. We did not want to move in that direction, but we simply had to admit that from an economic standpoint, that was the only thing we could do; by not doing it, we would have been introducing a political element that I believe would have been completely inappropriate.

The Chairman: You have three minutes left, Mr. Olivier.

Mr. Olivier: Mr. LeClair, I would like to ask you some questions about a specific matter... In fact, I do not really know whether it is CN practice or not. We became aware of what I would consider to be poor management within Air Canada and I would like to know whether the same situation prevails at CN.

First of all, I would like to know whether it is true that your employees received a 20% salary increase. Secondly, is it true that people earning \$45,000 or more receive what one might call the *Parizeau bonus*? Simply because income tax is much higher in Quebec than in other provinces, do your vice-presidents and managers feel they are entitled to receive a form of compensation to attract them to Montreal? In other words, it sounds as though—in some Crown corporations at least—people are waking up every morning and deciding they would rather be in another province rather than being forced to remain in the Province of Quebec.

The Chairman: Mr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I must say I am very happy that this question was asked, in fact, that both questions were asked, as this has been mentioned in the press.

First of all, with your permission, I would like to discuss the salary matter. When I read in a newsreport recently that the salaries of CN management personnel in 1982, compared to 1981, had increased by 20%, I practically fell off my chair. This is obviously untrue. It could not be further from the truth! I am going to provide you with figures and I am going to show you the documents. I have reports here that were made to the SEC; I have all the necessary documents and we can go into complete detail for each category.

What I am particularly concerned about is that Canadian National is one of the Crown corporations which made the most commendable and concentrated effort in this regard, both last year and this year; unfortunately, the damage has already been done. Although the newspaper in question retracted its statement and Canadian Press carried a story which completely contradicted the first, the damage has been done and it is irreparable. It is not so much the damage which has been done to us in terms of the public's perception of CN,

[*Texte*]

de vue de nos propres gens, surtout ceux dont le salaire a été gelé. Les salaires n'ont pas augmenté de 20 p. 100, ils ont été gelés deux années de suite.

M. Olivier: Il n'y a pas eu d'augmentation de salaires?

M. LeClair: Je vais vous donner les détails, si vous voulez. En ce qui concerne les employés syndiqués, en 1982, nous avions une convention collective qui leur donnait 12 p. 100. Ils ont eu 12 p. 100 d'augmentation. Pour 1983, la convention stipulait 9 p. 100, mais comme la loi nous oblige à suivre le 6 et 5, en 1983, ils ont 6 p. 100, et ils auront 5 p. 100 en 1984. Cela, ce sont les employés syndiqués.

Pour ce qui est des gens qui appartiennent au *management*, les cadres, il y en a deux catégories chez nous. Il y a à peu près 9,000 personnes qui font partie des cadres en général, et il y a un groupe de 39 personnes qui sont ce qu'on appelle les exécutifs seniors. C'est de ceux-là qu'on parle dans les S.E.C. et c'est à ceux-là que l'article se référerait en ce qui concerne le 20 p. 100.

Pour ce qui est du premier groupe de 9,000 personnes qui sont les cadres, ils ont eu, le 1^{er} janvier 1982, une augmentation de 10 p. 100. Cette augmentation de 10 p. 100 était de 2 p. 100 inférieure à celle des syndiqués. Cela nous a causé énormément de problèmes. C'est-à-dire que les superviseurs dans les usines, par exemple, ont eu une augmentation moins forte que les syndiqués. Ces décisions-là sont prises en novembre et décembre, et il était évident que l'année 1982 serait difficile. Les conventions collectives avaient été faites avant cela. Et bien qu'on leur donnait moins qu'aux syndiqués, on leur donnait quand même 10 p. 100.

Les 39 personnes dont on parle ici, les cadres seniors, n'ont eu aucune augmentation, et c'est pour cela qu'on est tellement désarmés quand on apprend qu'ils ont eu 20 p. 100 d'augmentation. Ils n'ont eu aucune augmentation le 1^{er} janvier. Ce qui est arrivé, c'est qu'on a refusé, et on refuse encore aujourd'hui, de donner une augmentation aux cadres seniors quand la compagnie perd de l'argent. C'est-à-dire que l'on n'accepte pas d'aller emprunter de l'argent pour augmenter les salaires des cadres seniors.

• 1030

Ce qui est arrivé, c'est qu'au deuxième trimestre de l'an passé, on a fait un profit. On avait perdu 67 millions de dollars au premier trimestre et on a fait un profit de 31 millions de dollars au deuxième trimestre. Alors, à ce moment-là, on a donné une augmentation à ces cadres-là, mais pas de 12 p. 100, pas de 10 p. 100. Ils ont eu une augmentation de 6 p. 100, et elle n'a pas été rétroactive au 1^{er} janvier; l'augmentation a commencé le 1^{er} avril. Cela veut dire que sur une base annuelle, les 37 ou 39 cadres, tout dépend de la façon dont vous les définissez, ont eu une augmentation de 4.2 p. 100. Cela, c'est très loin du 20 p. 100 de l'article. C'est cela qui me désempare, parce que cela, ce sont les faits. Monsieur le président, on peut vous laisser tous les documents que vous voulez là-dessus. L'augmentation de ce groupe-là, dont on dit qu'ils ont eu 20 p. 100, n'a été que de 4.2 p. 100 sur une base annuelle. Ce qui est le plus frustrant pour nous, c'est qu'il n'y a

[*Traduction*]

but especially the damage done to our own personnel, particularly those whose salary was frozen. Salaries were not increased by 20%, in fact, they have been frozen for the past two years.

Mr. Olivier: There was no salary increase?

Mr. LeClair: I am going to provide you with all the details, if you wish. As far as union employees are concerned, in 1982, the collective agreement in force provided a 12% increase. So they received a 12% salary increase. In 1983, the collective agreement stipulated 9%, but as we are obliged by law to follow the 6% and 5% program, they received 6% in 1983, and will receive 5% in 1984. That is for union employees.

Now, as far as management is concerned, we have two categories at CN. Approximately 9,000 employees are part of management staff, and there is a group of 39 employees who represent the senior executive category. These are the people referred to in the SEC as well as in the article on the 20% increase.

The first group of 9,000 management employees received an increase of 10% in January of 1982. This 10% increase was 2% lower than that given to unionized employees. This caused tremendous problems. In other words, supervisors in the plants, for instance, received less of an increase than the unionized employees. This type of decision is made in November and December, and we knew that 1982 would be a difficult year. Collective agreements had been made before that. And even though they received less than unionized employees, they still got a 10% increase.

The 39 people who represent the senior executive category received no increase, and that is why we were so taken aback when we heard people say they had been given a 20% increase. They were given no increase on January 1. In essence, we refused, and we still refuse, to give an increase to senior executives when the company is losing money. In other words, we refuse to go and borrow money to increase the salaries of senior executives.

What happened is that in the second quarter of last year, we made a profit. We lost \$67 million in the first quarter and made a profit of \$31 million in the second quarter. So, at that time, we gave these executives an increase—not a 12% increase, not a 10% increase, they received 6%, which was not even retroactive to the 1st of January; the increase started on April 1st. This means that, calculated annually, the 37 or 39 executives, depending on your definition, received a 4.2% increase. That is far from being the 20% mentioned in the article. That is what disturbs me most, because what I have given you are the real facts. Mr. Chairman, we can give you all the documents you want on this matter. The increase provided to this group, which was supposedly a 20% increase, was, in fact, only a 4.2% increase on an annual basis. And what is most frustrating for us is that there has been no increase since. The salaries of these people were frozen as of January 1, 1983.

[Text]

eu aucune augmentation depuis ce temps-là. Les salaires de ces gens-là sont gelés depuis le 1^{er} janvier 1983.

Alors, les cadres supérieurs du CN ont eu une augmentation de 4.2 p. 100 sur une période de deux ans. On a été la première et la seule compagnie de la Couronne, l'an passé, à geler les salaires des cadres le 1^{er} janvier, quand on l'a fait jusqu'au 1^{er} avril. Cette année, que je sache, on a été la seule compagnie à répéter cela, et pas seulement pour les 39 cadres: depuis le 1^{er} janvier 1983, les 9,000 personnes n'ont eu aucune augmentation de salaire. Nous sommes la seule société de la Couronne à l'avoir fait. Que je sache, Air Canada l'a fait, mais seulement à partir du 1^{er} avril de cette année, alors que chez nous, les 9,000 personnes n'ont eu aucune augmentation en 1983 et les 39 n'ont eu que 4.2 p. 100 sur les deux années à ce jour.

J'ai ici un article du *Financial Times*. Ils font peut-être leur travail un peu mieux que d'autres journaux que je ne mentionnerai pas. L'article principal de la page du milieu parle justement du salaire des cadres qu'on peut obtenir en fouillant dans les rapports Hinckley du S.E.C.; j'ai ici les rapports des deux années. Dans cet article-là, on signale justement que le Canadien National est une des deux ou trois compagnies...

Le président: Quelle date, monsieur LeClair?

M. LeClair: Je peux vous le laisser, si vous le voulez. C'est le *Financial Times* du 2 mai. On donne les salaires de tous les cadres supérieurs des 25 plus grandes compagnies du pays, y compris le Canadien National. On dit justement que le Canadien National est une des seules compagnies — l'Alcan en est une autre — où les cinq cadres supérieurs ont eu une diminution de 3.2 p. 100 comparativement à ce que les cinq cadres avaient l'année précédente. Et cela se comprend, parce que sur ces cinq-là, il y en a trois qui n'étaient pas là avant et qui ont eu des augmentations et une promotion, mais qui ne sont pas encore rendus au même niveau que leurs prédécesseurs. Alors, ces cinq-là ont eu une diminution de 3.2 p. 100.

Vous voyez un peu notre désarroi quand on lit ce genre de commentaires, peut-être... Je ne mettrai pas de qualificatif... Mais quand on voit des journaux qui font des histoires de 20 p. 100!

Maintenant, monsieur le président, on a trouvé d'où vient leur 20 p. 100. Finalement, on l'a trouvé. Ce qu'ils font, c'est qu'ils prennent le nombre de *Offices and Directors* et qu'ils le divisent par le nombre total dans une année. La première année, c'était 50. Ils ont pris la deuxième: il y en avait 43 et ils ont divisé. Ils ont fait ce que l'on appelle un *average salary* et ils ont comparé: il y avait 20 p. 100 de différence. Mais ce qu'ils ne savaient pas, c'est que *those were apples and oranges*. Tout d'abord, la première année, il y en avait cinq qui étaient à temps partiel; évidemment que cela diminuait. Ils étaient à temps partiel; il y en avait cinq dans cela qui n'avaient aucun salaire, mais qui comptaient dans le nombre. Alors, cela diminuait la moyenne énormément. De plus, ils ont complètement oublié le facteur promotion. Par exemple, à cette table, il y en a trois. Il y a moi-même, M. Masse et M. Franklin qui, cette année-là, sommes arrivés dans les cinq premiers et avons eu une promotion. Quand je mentionne le 6.2 p. 100, cela

[Translation]

Therefore, CN's senior executives received a 4.2% increase over a period of two years. We were the first and only Crown company to freeze executives' salaries last year on January 1st to April 1st. This year, as far as I know, ours is the only company to have done this again, not only for the 39 executives, but the 9,000 management employees also have had no salary increase since January 1, 1983. I believe we are the only Crown corporation to have done this. As far as I know, Air Canada did this only beginning on April 1st of this year, whereas at CN, the 9,000 management employees received no increase in 1983 and the 39 executives have only received 4.2% over the past two years to date.

Here I have an article from the *Financial Times*. Their work is a bit more professional than that of some other newspapers whose names I will not mention. The lead article on the editorial page discusses management salaries, the figures of which can be had by leafing through the Hinckley reports from S.E.C.; I have here the reports for the past two years. In this article, the author in fact states that Canadian National is one of two or three companies...

The Chairman: What is the date of the article, Mr. LeClair?

Mr. LeClair: I can give it to you, if you like. It is in the *Financial Times* published on May 2nd. In the article I am referring to, the salaries of all the upper management personnel of the 25 largest companies in the country, including Canadian National, are listed. The article states, in fact, that Canadian National is one of the only companies, Alcan being another, where the salaries of the five top executives decreased by 3.2%, compared to their salaries the previous year. And this is understandable, because of the five, three, who were not in that category before, received increases and a promotion, although they have not yet reached the same level as their predecessors. So, the salaries of these five executives actually decreased by 3.2%.

So you can understand our feeling of helplessness when we read the type of comments—and I will refrain from telling you exactly what I think of them—and the stories about 20% increases that some newspapers print.

Now, Mr. Chairman, we finally discovered how they had arrived at their 20% figure. It took a while, but we figured it out. First of all, they took the number of offices and directors and divided it by the total number in one year. For the first year, it was 50. Then they took the second year: there were 43, and they divided this. They calculated what is known as an average salary and compared it, leading them to conclude that there was a 20% difference. But what they did not know was that they were comparing apples and oranges. First of all, in the first year, five were part-time employees; obviously, this would bring it down. They were strictly part-time; so five were counted in the number who were not receiving any salary. That brought down the average enormously. Also, they completely forgot about the promotion factor. For instance, three of us sitting at this table are part of that group. Myself, Mr. Masse and Mr. Franklin were among the five top executives, that year, who received a promotion. When I refer to the 6.2%, that

[Texte]

inclut les promotions. C'est pour cela que je dis que c'est beaucoup moins que 6.2; sur une base annuelle, c'est 4.2, mais c'est beaucoup moins que cela. Alors, vous voyez maintenant pourquoi nous sommes frustrés quand nous voyons des articles de ce genre.

Le problème n'est pas seulement l'image du CN, qui est un problème important. Le problème, c'est que les 9,000 personnes chez nous qui ont accepté de ne pas avoir d'augmentation de salaire en 1983, qui ont eu leur dernière augmentation en 1982, se demandent ce qui se passe. Ils nous écrivent et ils disent: Ecoutez, vous ne nous avez pas dit la vérité. C'est cela, le dommage que fait un article du genre.

Je m'excuse pour ma verve, mais vous avez touché un point sensible.

• 1035

Le président: Merci.

M. Olivier: Il y a la question du *bonus* également. J'aimerais savoir s'il existe un *bonus*, chez vous, qui compense les paiements de taxes dues à M. Parizeau.

M. LeClair: D'accord.

Cependant, monsieur le président, il ne s'agit pas d'un *bonus*., entre parenthèses.

M. Olivier: Non?

M. LeClair: Non, cela n'a rien à voir avec la performance. Le mot **ibonus* voudrait dire que ce serait relié...

M. Olivier: Je ne parle pas de la performance du gouvernement du parti québécois!

M. LeClair: Très bien. C'est cela. On le nomme, chez nous, un *management supplement*. Cela existe depuis 1978 et cela a été créé lorsque les taxes, au Québec, ont été augmentées de façon telle qu'on avait beaucoup de difficulté, non seulement à amener les gens chez nous., que ces gens viennent du reste du système du Canadien National ou de l'extérieur., mais à les garder. Dans une compagnie nationale qui est technique, ce n'est pas «presque impossible», c'est «absolument impossible». Il nous est impossible de fonctionner sans une mobilité complète de nos effectifs. On ne peut pas avoir, au siège social, des gens qui n'ont jamais été dans les régions. C'est aussi simple que cela... et vice versa. Donc, on doit avoir un roulement constant entre le centre social et les régions. Or, les gens refusent catégoriquement de venir à Montréal, de venir au Québec, et de plus, ils refusent les promotions. Une des raisons., il y a évidemment la raison de la Loi 101., mais une des raisons est le fait que les impôts sont très élevés au Québec, et on parle ici spécifiquement des impôts sur le revenu.

En 1978, nous avons créé un régime qui est très compliqué; c'est une formule très compliquée. Les gens qui gagnent plus que 48,000 dollars ont un certain supplément calculé d'après ce qu'on appelle la moyenne de trois provinces hautes, c'est-à-dire l'Ontario, la Colombie-Britannique et l'Île-du-Prince-Édouard, et celle de quatre provinces qui sont plus basses, dont Québec, Terre-Neuve, le Nouveau-Brunswick et le Manitoba. Une chose très importante, c'est que ce supplément-là ne s'applique pas uniquement au Québec. Certaines personnes le

[Traduction]

includes promotions. That is why I am saying that it is much less than 6.2%; on an annual basis, it is 4.2%, but it is really much less than that. You can understand, then, why we are so frustrated when we read articles like that.

However, the problem is not only CN's image, which is a major problem. The real problem is that the 9,000 employees at CN who agreed to receive no salary increase in 1983, whose last increase was in 1982, are now wondering what happened. They are writing to us to tell us that we did not tell them the truth. That is the kind of damage that an article of that kind can do.

I am sorry for being so emphatic, but you touched a sore point.

The Chairman: Thank you.

Mr. Olivier: There is also the matter of the bonus. I would like to know whether you do give a bonus to compensate for the high taxes to be paid to Mr. Parizeau.

Mr. LeClair: Yes.

However, Mr. Chairman, it is not really a bonus per se.

Mr. Olivier: No?

Mr. LeClair: No, it is not based on performance. The term "bonus" usually means that it is related to...

Mr. Olivier: I am not talking about the performance of the Parti Québécois government!

Mr. LeClair: All right. In our organization, we call it a management supplement. It came about in 1978 when taxes in Quebec were increased so much that it was very difficult for us not only to attract people—either employees of Canadian National working in the rest of Canada, or people from outside—but also to keep them. In a national company which carries out technical operations, it is not just "practically impossible", it is "utterly impossible". It is impossible for us to operate if our staff does not have complete mobility. We simply cannot have people in our headquarters who have never been in the regions. It is as simple as that—and the reverse also applies. We must have a constant rotation of employees between headquarters and the regions. The fact is people categorically refuse to come to Montreal or to Quebec and furthermore, they refuse promotions. One of the reasons... there is of course Bill 101—but one of the reasons is the fact that tax is much higher in Quebec, and here I am referring specifically to income tax.

In 1978, we introduced a system which is very complicated; it is a very complex formula. People who earn more than \$48,000 receive a supplement based on what we call the average of the three high provinces, in other words, Ontario, British Columbia and Prince Edward Island, and that of four lower provinces, including Quebec, Newfoundland, New Brunswick and Manitoba. An important thing to note is that this supplement does not only apply to Quebec. Some employees receive it who are not located in Quebec. We make

[Text]

reçoivent mais ils ne sont pas au Québec. Il s'applique lorsqu'on se rend compte que le système des impôts et le coût de la vie dans une province est tel qu'il nous est difficile de recruter des gens et de les transférer ailleurs.

La seule autre chose que je voudrais mentionner c'est que malgré ce correctif ou ce supplément, cela ne couvre pas complètement le surplus d'impôt, c'est-à-dire que les gens sont encore défavorisés s'ils sont au Québec. Je voudrais également souligner, monsieur le président, qu'il y a une exception à cette règle et c'est le président: il n'a pas droit à ce supplément-là mais tous les autres employés du Canadien National y ont droit.

Ces suppléments..., entre parenthèses..., ne sont pas permanents en ce sens qu'ils n'entrent pas dans les calculs de pensions, ne figurent pas dans tous les bénéfices marginaux qui sont reliés aux salaires, comme la police d'assurance. Si une personne déménage, au milieu de l'année ou à la fin de l'année, elle doit rembourser le supplément qu'elle a reçu.

Cela résume, je crois, le commentaire que je voulais faire. Si vous voulez des détails, on a ici les tableaux et on peut vous expliquer comment tout cela fonctionne.

M. Lawless me souligne que j'ai omis de vous dire ce que je croyais avoir dit au début. Ce système a été implanté uniquement après avoir fait une enquête sur ce qui se passe surtout au Québec, et plus particulièrement à Montréal. On renouvelle cette enquête à tous les ans. On s'est aperçu que la très grande majorité des compagnies nationales qui sont au Québec doivent également le faire. Sans cela, il est absolument impensable et impossible de rester ou de demeurer au Québec et c'est le prix qu'on doit payer pour être là. Je vous assure que sans cela, on ne pourrait pas fonctionner comme siège social à Montréal.

M. Olivier: Pourquoi alors?..

The Chairman: Thank you, Dr. LeClair. Mr. Olivier, I will put you on the second round. I allowed the president to make that long answer because I think every member here would sympathize with CN having its position misrepresented as yours has been. I think from time to time, we all wonder why it is there are elements in the press who wish to malign publicly-owned corporations through careless or malicious reporting.

• 1040

One question of clarification, Dr. LeClair, please: You said that middle-management supervisory personnel received less than the people they were supervising; I assume that you mean less in terms of a percentage increase, rather than less in absolute terms? Or do you mean both?

Mr. LeClair: No, I am sorry, Mr. Chairman. I meant very much less in percentage terms, although there are, as there are in the federal government, instances of inversion, where occasionally a supervisor will make less than the person he is supervising. I was talking about last year, when I said that they had 10% compared with 12%, but this year they have had no increase, to this day.

The Chairman: Okay. Thank you, sir.

[Translation]

use of this when we realize that the income tax system and cost of living in one province are such that we will have a hard time recruiting personnel and transferring them elsewhere.

The other thing which I would like to mention is that this supplement does not completely cover the extra income tax that has to be paid; in other words, employees working in Quebec are still at a disadvantage. I would also like to point out, Mr. Chairman, that there is one exception to the rule, namely the president, he is not entitled to that supplement, although all other employees of Canadian National are.

These "supplements" are not permanent, in the sense that they are not included in the calculation of pensions, nor with marginal benefits related to salary, like the insurance policy. If a person moves in the middle of the year or at the end of the year, he or she has to pay back the supplement received.

I believe that more or less summarizes the situation. If you wish additional details, we have tables here and we can explain exactly how it operates.

Mr. Lawless tells me I omitted to mention something that I thought I had said at the outset. We only introduced this system after carrying out a study of the situation in Quebec, and particularly in Montreal. This study is repeated every year. We have realized that a majority of national companies in Quebec also have to do this. Otherwise, it is absolutely unthinkable and impossible to remain in Quebec, and that is simply the price one has to pay to operate there. I can assure you that without this system, we would not be able to maintain our headquarters in Montreal.

Mr. Olivier: But why?

Le président: Merci, monsieur LeClair. Monsieur Olivier, j'inscrirai votre nom pour le deuxième tour. J'ai permis au président de vous donner cette longue réponse car je crois que tous les députés compatissent à la fausse présentation des faits dont CN a été la victime. De temps en temps, je crois que nous nous demandons tous pourquoi certains journalistes semblent vouloir calomnier les entreprises publiques en publiant des articles mal documentés ou mal intentionnés.

Encore une précision, monsieur LeClair; vous disiez que les surveillants gagnaient moins que ceux qu'ils surveillent; je présume que vous parlez de pourcentage et non pas de chiffres absolus.

M. LeClair: Oui je m'excuse, monsieur le président, je voulais dire beaucoup moins en pourcentage; mais tout comme au gouvernement fédéral, il peut arriver qu'un surveillant gagne moins que les personnes qu'il surveille. L'an dernier, les surveillants ont eu une augmentation de 10 p. 100 contre 12 p. 100 pour les autres, mais cette année ils n'ont pas reçu d'augmentation du tout.

Le président: Merci.

[Texte]

Mr. Blaikie. Fifteen minutes, Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: I hope I have as long a 15 minutes as the last member, Mr. Chairman.

The Chairman: Do not bet on it.

Mr. Blaikie: Just touching for a minute on the question of salaries for middle management, I am aware of that. I always take delight in seeing the exaggerations of the media corrected, and I share that with the management of CN. But I do have some doubts as to the long-term wisdom of the decision to give no increase at all to middle management and to have a position in which certain supervisors are making less than the people whom they are supervising. I do not think this does anything for morale, and if you want my judgment, I think you did yourself unnecessary damage by creating that kind of situation, when you went ahead and did not give any increase at all to middle management.

I would like to talk about two things, two issues that broke, really, last fall; because they became public within four or five days of each other, there was a great deal of confusion in Winnipeg. Again, this confusion was helped along, I think, by some exaggerated headlines. I am talking about the issue that became public first and that was the proposal at that time to have CN move its passenger repair work from Transcona to Montreal. Subsequent to that, there was the breaking of the story having to do with the task force that was considering whether or not to reduce the number of regions in the system to three, and subsequent to such a decision being made, Winnipeg's losing its status as a regional headquarters. These two issues got mixed together, so that you had headlines like: CN is going to pull out—as though the whole company, everything from Symington Yard down to the last railway crossing was heading for somewhere else.

I think that was unfortunate, because for one thing I think everything has to be kept in perspective. I was concerned about the things that were actually being considered, but I did not want people to think everything was leaving or that that was a possibility. Also, the proposed transfer of the VIA work from Transcona became confused with the transfer of the regional headquarters. I remember Mr. Lawless, on TV, being quite irritated, but I think the confusion was as irritating as the actual issue, so I would like to cover them both.

I know, of course, that the coach work has been left in Transcona as of this year. I would like to know what the status of that work is now, or whether we can rely on its being left there in future. I happen to think, as you know, it should be left there, both out of fairness to the people who are working there now and to the diversity of skills required for coach work, but also I think there is a certain symbolic importance to leaving the work there in terms of the distribution of traditional work within the CN system. That is important to east-west perceptions and all that sort of thing.

So I would like an update on that, and also on the task force which was studying the overall administrative structure of CN—when we could expect that task force to be reporting and

[Traduction]

Monsieur Blaikie, vous avez quinze minutes.

M. Blaikie: J'espère que mes 15 minutes seront aussi longues que celles de mon collègue.

Le président: C'est à voir.

M. Blaikie: En ce qui concerne le traitement des cadres intermédiaires, je suis toujours heureux lorsqu'on parvient à réfuter les exagérations des media. Mais je me demande si à plus long terme, il est sage de n'accorder aucune augmentation aux cadres intermédiaires de façon ce que les surveillants gagnent moins que les personnes qu'ils surveillent. Le moral des travailleurs va s'en ressentir et je pense que vous serez les premiers à en pâtir.

Je voudrais maintenant soulever deux questions qui ont été rendues publiques à cinq jours d'intervalle à l'automne dernier et qui ont suscité pas mal de confusion à Winnipeg, confusion aggravée par les exagérations de la presse. Il s'agit notamment du transfert éventuel des ateliers de réparation des trains de voyageurs de Transcona à Montréal. Ensuite on a appris la création du groupe de travail chargé d'étudier l'opportunité de réduire à trois le nombre de régions, auquel cas Winnipeg ne serait plus l'un des centres régionaux. Ces deux questions ont été embrouillées si bien qu'on a vu des manchettes libellées: le CN se retire, comme si le CN tout entier, de la gare de triage de Symington au dernier passage à niveau allait déménager.

C'est regrettable car il faut voir les choses dans leur contexte. Même si ces éventualités étaient en elles-mêmes préoccupantes, il était inutile d'aggraver la situation en faisant croire que le CN tout entier allait déménager. Les transferts éventuels des ateliers de VIA de Transcona à Montréal a en outre été confondu avec le transfert du centre régional. Je me souviens que lorsque M. Lawless a parlé à la télévision, il paraissait très irrité; mais la confusion entre les deux était peut-être aussi irritante que le problème lui-même.

L'atelier de réparation des trains de voyageurs est toujours à Transcona. Je voudrais être assuré qu'il ne sera pas déménagé à l'avenir. Je trouve que cet atelier devrait rester où il est, eu égard aux personnes qui y travaillent et aux qualifications requises pour ce genre de travail, mais aussi compte tenu de la valeur symbolique de la répartition des différentes branches de travail du CN à travers le pays. C'est important pour les rapports entre l'Est et l'Ouest du pays.

Je voudrais donc savoir ce qu'il en est, et aussi ce qu'il en est du groupe de travail chargé d'examiner la structure administrative du CN dans son ensemble; je voudrais savoir notam-

[Text]

whether or not the elimination of Winnipeg as a headquarters is still an option, or whether as a result of the concern expressed by almost everyone in Winnipeg that is no longer being considered—just what the story is on those two issues.

The Chairman: Mr. LeClair.

Mr. LeClair: Yes, Mr. Chairman, on the wisdom of not granting the supervisors the full increase that the scheduled people had in 1982, of limiting the very senior to 4.2% and of giving neither one of them any increase this year, we share your concerns. This has been one of the most difficult decisions we have had to take—and especially, for example, the supervisors in the shops on the trains. CP gave these same people an increase, and so did VIA. A lot of our people work with their former colleagues on VIA trains. One may have an increase and one may not, depending on the—or in stations, and what have you.

Yet we felt—and I repeat the principle—and that is debatable, and we are quite ready to debate that—that we ought not to give discretionary salary increases when we have to borrow to do that. And that was the position we were in. We are reviewing this every quarter. We have reviewed this after this first quarter. As I mentioned in the opening statement, we had a loss much smaller than that of last year, close to \$50 million less. But we still have a loss, and we decided after the first quarter not to grant any increases. We will review it again in July. But our forecast there is that in the first semester we will indeed be showing a profit, albeit a small one. I think the chances then that that review might bring some change in direction are great. I do not want to pre-empt that review, but we will and we have an understanding with our employees that we will review this every three months.

It was extremely difficult. We agonized on this one for quite a few months, as a matter of fact. We still are. I guess the future will show whether it was right or wrong.

I wrote a personal letter to 9,000 of the people who were affected by this. I got a lot of mail back from them. Nobody likes it. We do not like it. But I think most of them agreed, or at least understood—I think the word “understood” is better than “agreed”—most of them understood why we were doing this. But we certainly do share your concerns.

On the two questions of the repair work in Transcona and the regional headquarters, I will let Mr. Lawless answer both of those, and the third question, about the status of the task force. But you will permit me to use my chair to be the bearer of good news. I will let him, if there is any bad news, tell it; although there is not, in this particular instance. But yes, we have had a task force, and no, there will be no change in regions. We said at the time that that was not necessarily the mandate of that task force. We are now more convinced than before that there will be no change in the prairie region and there will be no transfer of those headquarters.

Mr. Lawless, Mr. Chairman, can deal with the passenger repair work and the status of the task force.

The Chairman: Mr. Lawless.

[Translation]

ment à quelle date le rapport du groupe de travail doit être déposé, et s'il est toujours question de priver Winnipeg de son rôle de centre régional, ou si cette possibilité a été abandonnée à la suite des préoccupations exprimées par les habitants de cette ville.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: La décision de ne pas accorder aux surveillants une augmentation égale à celle des ouvriers, en 1982, de plafonner à 4,2 p. 100 l'augmentation des cadres supérieurs et de n'accorder aucune augmentation cette année, ni aux uns ni aux autres, a été une décision très difficile à prendre, surtout en ce qui concerne le cas des surveillants. Les surveillants du Canadien Pacifique et de VIA Rail ont, eux, obtenu une augmentation. Or, bon nombre de nos surveillants travaillent avec leurs anciens collègues à bord des trains de VIA Rail, si bien que certains de ces surveillants ont des augmentations et d'autres ne les ont pas.

Nous sommes néanmoins arrivés à la conclusion qu'il ne fallait pas accorder de hausses salariales à tous, si cela nous obligeait à emprunter de l'argent pour le faire. Or, nous en étions arrivés là. La question va d'ailleurs être revue trimestriellement. Ainsi que je vous l'ai expliqué, nos pertes, cette année, sont de 50 millions de dollars inférieures à celles de l'an dernier. Mais comme nous avons toujours une perte, nous avons décidé, au bout du premier trimestre, de ne pas accorder d'augmentations. La question sera à nouveau réexaminée en juillet. D'après les prévisions, nous devrions avoir un petit bénéfice à l'issue du premier semestre. Il est donc fort probable qu'à ce moment-là, nous changerons d'orientation. Je ne peux rien garantir, mais il a été entendu avec nos employés que cette question serait revue trimestriellement.

Cela a été pour nous une décision très difficile, que nous n'avons prise qu'à l'issue de plusieurs mois de discussions. Ce n'est que l'avenir qui montrera si nous avons eu tort ou raison.

J'ai adressé des lettres à 9,000 employés qui étaient touchés par cette mesure, et beaucoup m'ont répondu. Personne n'était enchanté, bien entendu. Je pense toutefois qu'ils ont compris nos raisons, même s'ils n'étaient pas toujours d'accord.

Je demanderais à M. Lawless de traiter de la question de l'atelier de réparation de Transcona, du centre régional et du groupe de travail. Je me réserve les bonnes nouvelles, en lui laissant le soin d'annoncer les mauvaises, bien qu'en l'occurrence, il n'y en ait pas. Un groupe de travail a donc été constitué, et les régions ne vont pas être modifiées. Nous avons dit à l'époque que le groupe de travail n'était d'ailleurs pas chargé d'étudier la question d'une modification des régions. Je puis donc vous assurer que la région des Prairies ne sera pas modifiée et que le centre régional ne sera donc pas transféré.

M. Lawless vous donnera plus de détails quant à l'atelier de réparation des trains de voyageurs et du travail du groupe de travail.

Le président: Monsieur Lawless.

[*Texte*]

Mr. R.E. Lawless (President and Chief Operating Officer, CN Rail): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Blaikie, you are right. I was very exercised when we heard and saw the press reports on the two areas that we had just decided to study, the passenger repair work in Transcona and the CN Rail task force study. We concluded after looking at the passenger repair work that for the time being it would remain in Transcona. We will continue to look at that.

• 1050

The problem we have there, of course, is that as VIA decides to change their operations, introduce new equipment and do some of the things they must do to support the passenger program, we have to respond in our three shops, Transcona being one of them. For the time being, though, we have decided to leave the passenger repair where it is.

I can assure you that, indeed, if passenger repair work does eventually have to move or be changed, we will be looking at all three shops and try to maintain a level of activity in those three shops that are there now. Any work that might be changed from one shop would, hopefully, be replaced from one of the other shops. We have tried to do that in the freight side, and we will certainly try to do that in the passenger side. However, with this new equipment coming on stream it is absolutely essential that we do the work where it can best be done, and we will have to respond in a meaningful and specific way to VIA's requirements.

On the task force for CN Rail, we undertook a two-phase study. Unfortunately, when we announced we were making a study, the press announced the conclusions before we had the study done. The two-phase study was undertaken this way. We reviewed every function in CN Rail from coast to coast and at headquarters, and the second phase of the study was to determine whether indeed the structure that we now have with headquarters and five regions could be or should be changed.

We have completed both phases, and the first phase, as far as the functions are concerned, is now being either implemented or further study being done to determine how we can change those structures. There is nothing drastic coming out of this, but we think that as a result of looking at our transportation equipment, engineering, management services and all the other individual functions we will be able to work a little smarter. We will probably be able to do some consolidations at their present locations, and by the introduction of some new technology we will probably be able to get more productivity and reduce our level of expense. It is a very detailed and long study that has been done, and this has now been made available to all of the regions and all of the people who have been involved in each one of these functions. They know where we are going, and I am happy to say it has been quite enthusiastically accepted by those who have been involved. We chose to do this study ourselves, and the people who are involved in the study are the people who are implementing the conclusions. So we are quite happy about that, and over the next four or five years we expect to save \$200 million or \$300 million.

[*Traduction*]

M. R.E. Lawless (président et chef de la direction, CN Rail): Merci, monsieur le président.

Tout comme vous, monsieur Blaikie, j'étais très préoccupé par les articles parus dans la presse concernant l'atelier de réparation de trains de voyageur à Transcona, et le groupe de travail CN Rail. Après examen du dossier, nous avons décidé que pour l'instant, l'atelier de réparation resterait à Transcona.

Nos trois ateliers de réparation, y compris celui de Transcona, doivent pouvoir effectuer les réparations exigées par VIA Rail dans le cadre du plan de rénovation de leurs services-voyageurs. Mais pour l'instant, l'atelier de réparation ne sera pas transféré.

Si le travail de réparation pour les trains de voyageurs doit un jour être modifié ou transféré, je puis vous assurer que nous essaierons de maintenir le niveau de l'emploi dans les trois ateliers en question. Ainsi, le travail transféré d'un des ateliers sera, nous l'espérons, remplacé par du travail venant d'un autre. C'est ce que nous avons notamment fait pour le transport des marchandises, et nous espérons pouvoir en faire autant pour le transport des voyageurs. Il est toutefois essentiel que l'entretien du nouvel équipement se fasse dans les meilleures conditions possibles, conformément aux desiderata de VIA Rail.

Le groupe de travail du CN a été chargé d'effectuer une étude en deux étapes. Malheureusement, la presse s'est empressée d'en annoncer les conclusions avant que l'étude n'ait été effectuée. En une première étape, tous les travaux du service ferroviaire du CN ont été examinés dans toutes les régions du pays, ainsi qu'au siège social, tandis qu'à l'issue de la deuxième étape, il fallait décider si la division actuelle du service en cinq régions et sièges régionaux devait être maintenue ou modifiée.

Ces deux étapes sont actuellement terminées, et les décisions prises en ce qui concerne les modalités de fonctionnement ont, dans certains cas, été mises en oeuvre et, dans d'autres, font l'objet d'études supplémentaires pour déterminer comment les modifier au mieux. Les conclusions ne seront d'ailleurs nullement révolutionnaires, mais nous espérons que grâce à cette étude d'ensemble du réseau ferroviaire, nous parviendrons à en améliorer le fonctionnement. Certains services seront améliorés sur place et l'introduction de technologies nouvelles devrait nous permettre d'améliorer notre productivité et de réduire nos coûts. Les résultats de cette étude très détaillée ont été communiqués à toutes les régions, ainsi qu'aux personnes intéressées. Tout le monde a donc été tenu au courant, et le rapport a été fort bien reçu. Les personnes chargées de cette étude seront également chargées de la mise en oeuvre des conclusions. Nous devrions ainsi pouvoir économiser de 200 à 300 millions de dollars au cours des quatre ou cinq années à venir.

[Text]

On the second phase of the study, Dr. LeClair has already mentioned that the regions will remain as they are. We took a long, hard look at that, and while there can be some savings as a result of consolidating some regions, we decided that the five-region structure that we have at the moment is the most effective. There is no intention, certainly at this time or in the foreseeable future, to move any of the regional headquarters from any of the places where they are now located, and the headquarters group will remain basically the same.

The Chairman: Mr. Blaikie, you have three minutes left.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I am happy to hear about the headquarters not being moved. I was also very happy that the coach work stayed in Transcona, but of course what I am interested in is how long the time being is. You say that it will stay there for the time being, and I was wondering if you could give me any indication of how long the time being is, whether that is a year or two or whether you see the crunch coming four or five years from now. I would be interested in some kind of projection there, because my concern at the time was that you cannot really replace some of the work that is lost when you take the coach work out, even by increasing work on the freight side, because of the skills. Increasing the work on the freight side does not help machinists, electricians, or sheet metal workers or that sort of thing to the extent that the coach work provides work for them.

• 1055

Mr. Lawless: As far as the passenger repair work is concerned, it is going to stay there for—you used one or two years, it certainly will stay there that long. Our problem is going to be that as VIA retires their old equipment—the 50-year-old coaches they have at the moment and the 40-year-old coaches and what have you—the type of work that is going to be required on the new LRC equipment will be much different from the type of work that is being done on this old equipment. When we know what that workload will be and what it consists of, we will then have to reassess that situation and decide where and how that work should be done in the various shops.

I do not see any major disruption in that passenger work. There is not much being done there now, as you know. It is a very small staff. We certainly have to respect the situation with respect to losing those skills, we do not want to lose those skills as long as that work has to be performed there. Our position, though, is that as the new equipment comes on stream we are going to have to adapt to that and see what has to be done. Maybe the skills will be entirely different. You are talking about upholsterers and . . . That is going out; we will not be doing that kind of work any more.

Mr. Blaikie: I think the concern was, Mr. Chairman, that as long as the traditional kind of work was there, the traditional distribution between Transcona and Montreal be maintained. I think everyone realizes that there are decisions that have to be made down the road about how you handle new equipment and that sort of thing.

The Chairman: Thank you. Mr. Blaikie, in the interests of the comfort of the witnesses and the chairman, I am going to

[Translation]

Pour ce qui est de la deuxième étape de l'étude, M. LeClair vous a déjà expliqué que les régions ne seront pas modifiées. Bien que la fusion de certaines régions aurait pu se traduire par une économie, nous avons néanmoins décidé de garder les cinq régions actuellement en place. Il n'est donc pas question de transférer les centres régionaux qui resteront en état.

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Je suis heureux d'entendre que les centres régionaux ne seront pas transférés. L'annonce que l'atelier de réparation de Transcona ne devra pas déménager est également une bonne nouvelle, mais je me demande pour combien de temps nous en avons encore. Sera-t-il transféré d'ici un an ou deux, ou bien dans quatre ou cinq ans? Je voudrais savoir ce que vous comptez faire, car si nous devons perdre l'atelier de réparation des trains de voyageurs, les postes de travail ainsi perdus ne pourraient pas tous être remplacés par les réparations des trains de marchandises, lesquelles exigent des qualifications différentes. L'augmentation de la charge de travail pour les trains de marchandises n'est d'aucun secours pour les machinistes, les électriciens ou les tôliers, ou autres, dans la mesure où ils s'occupent des trains de voyageurs.

M. Lawless: L'atelier de réparation des wagons de voyageurs va rester là pendant, un ou deux ans, disiez-vous? Oui, il va certainement rester là pendant ce temps. La difficulté que nous allons avoir, c'est qu'au fur et à mesure que VIA mettra au rebut son équipement périmé, les wagons en usage à l'heure actuelle, qui remontent à 50 ans, à 40 ans, ou Dieu sait quand, le genre de travaux à effectuer sur le nouvel équipement du LRC différera totalement de ce qui se faisait sur l'ancien. Une fois connues la charge de travail et sa composition, nous aurons alors à jauger la situation et à décider où et comment ces travaux devront être effectués dans les différents ateliers.

Je ne vois pas de grandes perturbations dans les travaux sur les wagons de voyageurs. Vous savez sans doute que le volume de travail n'y est pas considérable à l'heure actuelle, et que c'est un personnel très réduit. Nous devons certainement éviter de perdre le personnel qualifié, compte tenu de la situation, car ce serait une erreur, aussi longtemps qu'il y a du travail à faire là-bas. Mais avec la mise en utilisation du nouvel équipement, nous allons devoir nous adapter et envisager les mesures à prendre. Il faudra peut-être des compétences tout à fait différentes. Vous parlez de tapissiers-garnisseurs et . . . C'est fini; nous ne ferons plus ce genre de travail.

M. Blaikie: Ce qui nous paraissait important, monsieur le président, c'est que tant que subsistaient les métiers traditionnels, la répartition traditionnelle entre Transcona et Montréal soit maintenue. Chacun se rend compte, je crois, qu'il faudra prendre des décisions sur le traitement du nouvel équipement et sur ce genre de problèmes.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Blaikie, je vais demander que l'on ajourne cette séance pendant quelques

[Texte]

call a very brief break. It will not last for more than five minutes. So the meeting is recessed for five minutes.

• 1102

• 1107

The Chairman: Order, please.

Before we return to the examination of the witnesses, may I take a moment for the sake of honouring somebody and the sake of nostalgia to point out to the members of the committee that one of our regular attenders at these meetings has now completed 25 years of watching and listening to our debates. From the year when he was first subpoenaed by one of our committee members, Walter Smith of Canadian National has devoted much time to co-operating with this special group. Certainly I have found him to be most co-operative. He has given friendly advice and provided answers to members of Parliament and to committee chairmen, beginning with the Hon. Earl Rowe in 1958 and continuing with such people as Marvin Howe, Joe Macaluso, "Pit" Lessard, John Campbell, the Hon. Jack Horner, Mike Forrestall—and Jack Horner is now one of his bosses. As I said earlier, I have always found him to be most helpful and co-operative. His service covers a period of 25 years, and on behalf of the committee I would like to signal this special milestone and ask Walter to stand up and take a bow.

Dr. LeClair, do not be in any hurry to get rid of him.

Mr. LeClair: I will remember that.

The Chairman: Our next questioner is Mr. Deniger; and let us try to limit this round to 10 minutes, please.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur LeClair, dans une publication préparée par *Public Affairs Research*, pas datée, qui est intitulée *Background sur the Crow debate*, à la page 3 il est indiqué:

The Gilson report is the bottom line disappointment for CN rail.

Cette semaine, le ministre des Transports a déposé un projet de loi, le projet C-155, intitulé la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, et je me demande, maintenant que vous avez pris connaissance, non seulement du rapport Gilson, mais aussi du projet de Loi C-155, si c'est encore pour vous *a bottom line disappointment*?

• 1110

Mr. LeClair: Before answering Mr. Deniger, could I, on behalf of CN, join you in congratulating Walter Smith and tell you how pleased and how proud we have been of his association with CN? As you say, we hope he stays with us for a long, long time.

[Traduction]

minutes, afin que les témoins et le président puissent se détendre un peu. Ce sera une très brève pause, et nous reprendrons la séance dans cinq minutes.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Avant de reprendre l'interrogatoire des témoins, permettez-moi de rendre hommage, non sans nostalgie, à l'un de ceux qui depuis 25 ans maintenant, assiste à nos réunions et écoute nos débats. Depuis l'année où a été convoqué pour la première fois par l'un des membres de notre Comité, Walter Smith, du Canadien National a consacré beaucoup de son temps à collaborer avec notre groupe. Il a toujours été extrêmement obligeant, nous a prodigué ses conseils amicaux et a fait preuve d'une grande bonne volonté envers les députés et les présidents de ce Comité, depuis l'honorable Earl Rowe, en 1958, puis en continuant avec des gens comme Marvin Howe, Joe Macaluso, «Pit» Lessard, John Campbell, l'honorable Jack Horner, Mike Forrestall et Jack Horner et maintenant l'un de ses supérieurs. Comme je l'ai déjà dit, il a fait preuve d'une grande amabilité et bonne volonté. Une collaboration continue de 25 ans marque une étape, et au nom de notre Comité, je voudrais honorer Walter en lui demandant de se lever et d'accepter notre hommage.

Faites ce que vous pouvez pour le conserver, monsieur LeClair.

M. LeClair: Je n'y manquerai pas.

Le président: Le prochain intervenant est M. Deniger, et nous essaierons de limiter ce tour à 10 minutes, s'il vous plaît.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. LeClair, here is a quote from page 3 of an undated document published Public Affairs Research, entitled *Background, on the Crow debate*:

The Gilson report is the bottom line disappointed for CN rail.

This week the minister of Transport tabled a bill, Bill C-155, an Act on Western Grain Transportation, and I wonder, now that you have the Gilson report and Bill C-155, if it is still for you a bottom line disappointment?

M. LeClair: Avant de répondre à M. Deniger, permettez-moi, au nom du CN, de me joindre à vous pour féliciter M. Walter Smith et pour exprimer comme c'est un honneur pour nous qu'il se soit associé avec le Canadien National. Vous l'avez dit, et je le répète, nous espérons qu'il sera avec nous pendant longtemps encore.

[Text]

Pour répondre à M. Deniger, je n'ai pas vu cette publication non datée de *Public Affairs* et je pense que je dois me dissocier des commentaires précis, *the bottom-line disappointment vis-à-vis the Gilson Report*. On n'a jamais dit cela. Si cela a été mentionné, cela ne représente pas la politique de la compagnie.

La politique de la compagnie a été énoncée à Winnipeg, par moi, quand M. Pepin a annoncé des changements à la tarification du Nid-de-Corbeau. A ce moment-là, on a dit très clairement qu'évidemment, il y avait des choses dans le rapport Gilson avec lesquelles on n'était pas d'accord; on n'était pas nécessairement en désaccord, mais on aurait aimé avoir un peu plus, et c'est normal. Le rapport Gilson était, et je l'ai répété à plusieurs reprises, un compromis génial essayant de rallier toutes les parties qui avaient des intérêts différents. On l'a fait savoir officiellement là-bas, et comme M. Lawless est le responsable du CN Rail, je vais lui demander d'élaborer sur mes commentaires.

En ce qui concerne le Bill C-155, notre position est très claire. Nous appuyons le projet de loi tel qu'il est présenté. Pour nous, il va plus que *a long way*. Cela règle le problème des chemins de fer pour plusieurs années.

Maintenant, j'aimerais peut-être demander à M. Lawless d'être plus précis, parce que je ne sais pas d'où vient ce commentaire-là.

M. Deniger: Eh bien, cela vient de chez vous. Monsieur Lawless, lorsque vous ajouterez à ce que M. LeClair a dit, vous pourriez nous dire si vous, vous préférez le paiement aux chemins de fer ou le paiement aux fermiers.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman and Mr. Deniger, I think what was being referred to in the release you are looking at—and I do not have it either before me—is the general comment that no one got everything they wanted from the Gilson report. I am sure the producers did not get what they wanted, and the railways did not get what they wanted, and certainly, the government did not get what they wanted. I think that is a general comment on the basis that, if the railways had achieved the position with respect to their cost allocations, we would have been better off. But actually, we do accept the fact that not everyone is getting what they want out of this process.

It was a long, arduous discussion and negotiation with Mr. Gilson. I participated myself at every one of these sessions. We made our presentations; and some of them were accepted, and others were not accepted. I think what is being referred to there is: It is not a perfect solution, but what is a perfect solution?

Now that the debate is over as far as the Gilson situation is concerned, we accepted that; and now that the bill has been tabled, we certainly support the minister's bill and feel, when this is finalized, it is going to go most of the way with respect to paying the railways for the services they are rendering. While there are some areas we will be discussing in committee, we certainly support the fact that the railways are now going to be paid for what they do.

[Translation]

To answer Mr. Deniger, I have not seen the undated issue of *Public Affairs* and I feel I must disassociate myself from the view that the Gilson Report is "a bottom-line disappointment." We never said that. That comment does not represent the company policy.

I stated the company's policy in Winnipeg, when Mr. Pepin announced the changes to the Crow's Nest rate. It was stated clearly at the time that there were, of course, statements in the Gilson Report with which we did not agree. This did not, however, mean that we were in total disagreement. We would just have liked to have seen a little more, and that is normal. As I have stated on several occasions, the Gilson Report is a brilliant compromise that attempts to rally together all the varying interests. An official statement was made there and as Mr. Lawless is responsible for CN Rail, I will ask him to elaborate.

As far as Bill C-155 is concerned, our position is quite clear. We support the bill in its present form. In our opinion, it goes further than "a long way." It solves the problem of the railways for many years to come.

Now, I should like to ask Mr. Lawless to give more details, as I am not sure where the original comment came from.

Mr. Deniger: Well, it came from you. Mr. Lawless, once you have elaborated on Mr. LeClair's comments, could you tell us whether you prefer payments to the railways or to the farmers?

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président, monsieur Deniger, du communiqué que vous avez sous les yeux et que moi, je n'ai pas, découle l'impression générale que personne n'a eu ce qu'il voulait du rapport Gilson. Je suis convaincu que les producteurs n'ont pas eu satisfaction, les chemins de fer non plus, et certainement pas les gouvernements. Généralement, on est d'avis que si les chemins de fer avaient fait leurs frais, tout le monde serait en meilleure posture. En réalité, nous acceptons le fait que personne ne soit entièrement satisfait des changements.

Ce fut des discussions et des négociations longues et ardues qui ont eu lieu avec M. Gilson. J'ai assisté à chacune des séances. Nous y avons présenté nos arguments, dont certains ont été acceptés, d'autres, pas. L'opinion générale qui en ressort veut que la solution n'est pas parfaite, mais existe-t-elle vraiment, cette solution parfaite?

Maintenant que le débat sur le rapport Gilson est terminé, nous l'avons accepté. Maintenant que le projet de loi a été déposé, nous l'appuyons, et lorsqu'il sera adopté, il va permettre aux chemins de fer de récupérer la plupart des frais engagés pour la prestation des services. Bien qu'il y ait des questions soulevées lors de cette séance, nous appuyons fermement le fait que les chemins de fer seront désormais remboursés pour les services rendus.

[Texte]

M. Deniger: J'ai deux autres citations pour vous, monsieur LeClair, monsieur Lawless. L'une est de Jack Horner.

Jack Horner, in his speech to the Western Canadian Transportation Congress on September 2, 1982, said:

CN would still receive \$900 million less over the decade than it would receive if it charged commercial rates for grain. So, obviously the Gilson proposals do not solve CN's grain revenue shortfall completely, . . .

Et vous, monsieur Lawless, dans un communiqué de presse émis le 29 juin 1982, vous disiez:

Railway losses have been clearly identified by the Slavey Report, an exhaustive study commissioned by Transport Canada . . . I believe the Slavey cost formula should have been adopted in the Gilson report.

• 1115

Dans la réponse que vous m'avez donnée tout à l'heure, vous avez fait un peu mention du rapport Snavelly. Est-ce que la crainte de M. Horner, qui concerne en fait *a revenue shortfall*, et votre crainte à vous, monsieur Lawless, au sujet de la formule d'identification des coûts des chemins de fer, se trouvent apaisées par le projet de loi C-155?

M. LeClair: Monsieur le président, je vais laisser M. Lawless répondre à cette question-là, mais je me permettrai quand même un petit commentaire. Je pense que ce Comité va sûrement comprendre. Il est très dangereux de faire des commentaires sur ce que son *chairman* a pu dire.

M. Olivier: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Olivier.

M. Olivier: Vous me permettrez de dire que j'espère que vous ne ferez pas les mêmes commentaires que le *chairman of the board* d'Air Canada et M. Taylor. Ils se sont contredits continuellement.

M. LeClair: Monsieur le président, nous ne commenterons pas, avec votre permission, les commentaires du *chairman*, mais je pense que M. Lawless, en commentant son énoncé à lui, va vraiment couvrir la première question, parce que c'est un peu la même chose.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Deniger, there is an old saying that I would not touch that with a 10-foot pole, but I will not say that.

Actually, the shortfall that is being referred to and what was being suggested here was that there had been three studies performed by an outside consultant on what the railways' actual losses were in accordance with the formula that they used; this is Carl Snavelly & Associates, who were hired by Transport Canada to perform this service.

We accepted that report. It indicated what the railways' losses were at that time. Gilson in his wisdom—and we accept

[Traduction]

Mr. Deniger: I have two other quotes for you, Mr. LeClair and Mr. Lawless. One is from Jack Horner.

M. Jack Horner, lors d'un discours prononcé devant le Congrès des transports de l'Ouest du Canada, le 2 septembre 1982, a déclaré:

Au cours de la décennie, le CN recevrait 900 millions de dollars de moins que s'il demandait des tarifs commerciaux pour le transport du grain. Manifestement, les propositions du rapport Gilson ne combleraient pas entièrement l'insuffisance du revenu en provenance du transport du grain par le CN . . .

And you, Mr. Lawless, in a press release issued on June 29, 1982, stated that:

Les pertes accusées par les chemins de fer ont été reprises clairement dans le rapport Snavelly, étude exhaustive commandée par le ministère des Transports du Canada . . . J'estime que le rapport Gilson aurait dû tenir compte de la formule de coût Snavelly.

In your earlier reply, you had mentioned the Snavelly Report. Has the fear expressed by Mr. Horner about "revenue shortfall" and your fear, Mr. Lawless, about the cost formula for railways, been abated by Bill C-155?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I will allow Mr. Lawless to reply to that question. However, before I do so, I should like to make a brief comment. I am sure the committee will appreciate that it is very dangerous to comment on what one's chairman has said.

Mr. Olivier: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Olivier.

Mr. Olivier: I should just like to say that I hope you will not proceed the way the chairman of the board of Air Canada and Mr. Taylor did. They contradicted each other continually.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, with your indulgence, we will not comment on the chairman's remarks. However, I think Mr. Lawless will cover the first question when he speaks to his statement, as it is somewhat along the same lines.

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président, monsieur Deniger, je ne dirais pas que je ne veux surtout pas y toucher.

En fait, le déficit auquel on a fait allusion, et les trois études effectuées par une firme de l'extérieur portaient sur les pertes actuelles des chemins de fer en vertu de l'ancienne formule. Il s'agit de *Carl Snavelly & Associates*, cabinet embauché par le ministère des Transports pour effectuer cette étude.

Nous avons accepté le rapport dans lequel on trouvait les pertes des chemins de fer à l'époque. Dans toute sa sagesse,

[Text]

that wisdom—indicated that some of the costing formulae that were used by Snavelly were not the ones he felt were appropriate for grain losses—and we are talking about such things as cost of money and other areas—and the basic costing formula was changed when Gilson determined what the losses were for the railways. That is what that comment was all about.

Now that that decision has been made, we accept that fact; and again, while everybody did not get everything they wanted out of this process, we accept that on our part.

The Chairman: Two minutes, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: The fundamental question, of course, in the overall debate was whether or not payment should be made to the railways or to the farmers. The original proposal was payments to the farmers. As President of CN Rail, what difference does it make to you basically in your long-term forecast whether the payment was made to the railways or to the farmers?

Mr. Lawless: We have carefully avoided getting into that debate between the producers and the government simply because our main concern was to ensure that the railways were paid. If you will read our submission to the Gilson discussions, we indicated that if we were starting from scratch with no history, no previous activities taking place, there is a preference for a carrier to deal with the customer that is shipping the goods, and the normal relationship is that the producer in this case would pay the railways. So any moneys that were going to be provided should go directly to the producer so that they can pay the freight for the services that are being rendered by the carrier.

We know that is too neat a package to assume it could be handled that way so we stayed out of the debate and we accept the fact that the best way for the government to deal with this situation is to pay whatever they are going to pay directly to the railways and that the producer pays whatever they have decided the producer is going to pay in this process. It only makes the difference that the relationship between ourselves and the producer, the one who is shipping the goods, is different from the normal relationship we have between a carrier and a customer.

Mr. Deniger: Second round.

• 1120

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I want to begin, I guess, by reciting to Dr. LeClair a tale of woe, and then ask for something to happen.

Belleville, Ontario, my constituency and the home I have lived in for 10, these many years, was always a major CN Rail centre. At one time the employment there was in the order of 1,200 to 1,400 people. There were shops, round-houses. All the engineers worked out of there with great pride in their work. In the 1960s an express distribution centre was put in. There

[Translation]

sagesse que nous avons reconnue, d'ailleurs, Gilson indique que certaines formules qu'avait utilisées Snavelly pour calculer les coûts n'étaient pas celles qu'il estimait appropriées en matière de transport du grain. Il s'agissait du prix de l'argent, et d'autres facteurs. Ainsi, la formule destinée à établir des coûts de base a été modifiée, une fois que Gilson eut déterminé les pertes des chemins de fer. Voilà de quoi il s'agissait.

Maintenant que la décision est prise, nous avons accepté la situation. Aussi, quoique personne n'ait eu tout ce qu'il voulait, nous l'avons accepté.

Le président: Encore deux minutes, monsieur Deniger.

M. Deniger: Tout au long du débat, la question fondamentale qui en ressortait, manifestement, était de savoir si on devait payer les chemins de fer ou les agriculteurs. La proposition originale voulait que ceux-ci soient remboursés. En tant que président de CN Rail, en quoi le fait que les paiements soient versés aux chemins de fer ou aux agriculteurs importe-t-il pour vos prévisions à long terme?

M. Lawless: Nous nous sommes gardés de nous mêler du débat entre les producteurs et le gouvernement, simplement parce que notre intérêt principal était le remboursement des chemins de fer. Dans le mémoire que nous avons présenté lors des audiences Gilson, nous avons indiqué que s'il n'y avait pas de précédents, s'il n'y avait pas d'activités préalables, il serait préférable que le transporteur traite directement avec l'expéditeur et que, par conséquent, il serait tout à fait normal que ce soit le producteur, en l'occurrence, qui paie les frais du transport par chemin de fer. Ainsi, tout financement devrait être versé directement aux producteurs, pour que ceux-ci puissent rembourser le transporteur pour les frais engagés dans la prestation des services.

Nous savons que c'est trop beau pour qu'on puisse l'envisager. Donc, nous nous sommes gardés de nous en mêler, en acceptant que la meilleure façon, pour le gouvernement, de résoudre le problème serait de verser des paiements directement aux chemins de fer et de faire payer aux producteurs le montant en question. Ainsi, nous avons avec le producteur, qui est, en l'occurrence, l'expéditeur, un rapport différent de celui qui existe normalement entre le transporteur et le client.

M. Deniger: Deuxième tour, s'il vous plaît.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Je vais commencer par raconter à M. LeClair une histoire de malheur, dans l'espoir qu'il puisse faire quelque chose.

Belleville, en Ontario, est la circonscription que je représente et la ville où j'habite depuis de nombreuses années. Cette ville a toujours été un centre important pour le CN. À une certaine époque, le CN y employait quelque 1,200 à 1,400 personnes. Il y avait des ateliers, des dépôts de locomotives, etc. Tous les ingénieurs y travaillaient avec beaucoup de fierté. Au cours

[Texte]

were engineering offices there. Indeed in the 1970s there was talk of, and a proposal called for, a new CN Rideau area headquarters.

However, those jobs started to dwindle away in little bits and pieces. First a piece of accounting went, then others started to go. Various CN officials, from the president on down, all promised support to the Belleville area, mostly pointing out that when the old CN office buildings in downtown Toronto were phased out, as they could be when the new project went into place, jobs could be handled by way of computer technology just as easily in Belleville as they could anywhere else. Of course, this is borne out by the fact that the Ontario headquarters for the Unemployment Insurance Commission is in Belleville, Ontario Hydro have a large regional office in Belleville, as do many other government departments.

But now all the buildings that made up the CN complex are gone, with the exception of the station, which is a heritage building; CN could not tear that down if they wanted to. The accounting is gone, the engineering is gone. About a year and a half ago they quietly phased out the Rideau area manager's position entirely. The last man who held that decided to retire rather than take a job in Toronto. All of these are gone; and in these past two months, it would appear as though the transportation jobs are going to go on November 13 of this year. Management says it will only affect another seven or eight jobs, while the union says it will affect approximately forty. Frankly, at this point in time I am far more predisposed to trust the union's comments, simply because over the past I have not seen take place what had been promised in this committee room. Apparently all we have left in Belleville are the few labour jobs in the shops and in the yard, and a few clerical positions.

I understand from reading your report that you have done away with some 6,000 jobs in the last year. I fully understand that you cannot keep in place jobs that are not productive, and that our present economy does two things: it first of all forces major companies into reductions, and it allows major companies to make reductions where they perhaps wanted to make them in the first place and were unwilling or afraid to do so.

What I want to ask, Mr. Chairman, through you to Mr. LeClair, is if he can give me some idea of what is going to happen at the Belleville, what used to be the Rideau area, headquarters of Canadian National.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I would like to echo, just for a second, the recitation of the contribution that Belleville has made in CN's history. Mr. Ellis is quite right. It has always been an extremely important area for CN. It has contributed tremendously, and we have been very proud of our association with Belleville and the people who work there.

[Traduction]

des années 60, on a ouvert un centre de distribution express, où il y avait des services de génie. Au cours des années 70, on a proposé l'ouverture d'un nouveau centre d'administration du CN pour la région de la Rideau.

Cependant, les emplois ont commencé à disparaître les uns après les autres. D'abord on a supprimé une partie du service de comptabilité, puis on s'est attaqué aux autres. Divers administrateurs du CN, du président en descendant, ont promis leur appui à la région de Belleville, en faisant remarquer surtout qu'au moment où les vieux édifices du CN, au centre-ville de Toronto, ne serviraient plus, de nouveaux projets apparaîtraient, et les emplois pourraient être transférés aussi bien à Belleville qu'ailleurs, grâce à la technologie informatique. Évidemment, c'est possible, comme le prouve l'administration centrale de la Commission de l'assurance-chômage de l'Ontario, qui se trouve à Belleville, de même qu'un vaste bureau régional de l'Hydro-Ontario, et de divers autres ministères.

Mais maintenant, tous les édifices qui formaient le complexe du CN sont détruits, à l'exception de la gare, car on lui a accordé une valeur historique et on a interdit au CN de la démolir. Le service de comptabilité a disparu, de même que le service de génie. Il y a environ un an et demi, le CN a discrètement fait disparaître le poste d'administrateur de la région de la Rideau. Le dernier titulaire de l'emploi a choisi de prendre sa retraite plutôt que d'aller occuper un emploi à Toronto. Tout cela a donc disparu, et depuis deux mois, il semble que les emplois liés au transport disparaîtront le 13 novembre prochain. La gestion affirme que cela ne touchera que sept ou huit emplois, tandis que le syndicat réplique que cela touchera plutôt une quarantaine d'emplois. À vrai dire, je suis plutôt porté à croire le syndicat, tout simplement parce que, par le passé, aucune des promesses faites ici n'a été tenue. Il ne reste plus à Belleville que quelques emplois de manoeuvre dans les ateliers et dans la gare de triage, de même que quelques emplois de bureau.

À la lecture de votre rapport, je constate que vous avez supprimé 6,000 emplois l'an dernier. Je comprends parfaitement que vous ne puissiez pas garder des emplois qui ne sont pas productifs et que la conjoncture économique actuelle a les deux conséquences suivantes: premièrement, elle oblige les grandes compagnies à comprimer leur personnel et elle leur permet de comprimer là où elles le voulaient, mais où elles n'osaient pas le faire.

Je voudrais que M. LeClair me donne une idée de ce qui va arriver à Belleville, où se trouvait auparavant le bureau principal du Canadien national pour la région de la Rideau.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je voudrais reprendre ce conte de la place occupée par Belleville dans l'histoire du CN. M. Ellis a parfaitement raison. Cette région a toujours eu énormément d'importance pour le CN. Sa contribution a été immense, et nous sommes très fiers d'avoir travaillé en collaboration avec les gens de Belleville.

[Text]

[Translation]

• 1125

I would also like to mention our appreciation of the remarks that Mr. Ellis has made vis-à-vis the unenviable task of having to dispose of 6,000 jobs; but as he says, that is the price you have to pay if you want to survive a recession.

Vis-à-vis the justification of the rationalization that has taken place in Belleville and Belleville's future, perhaps you will allow me to ask Mr. Lawless, the president of CN Rail—who is aware of what has happened there and, hopefully, what will happen—to answer this. I think he can do this much more justice than I could.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Ellis, you are right; there have been substantial changes in Belleville, as there have been in many many divisional headquarters offices such as Belleville. On the indication you have made about its formerly being the Rideau area headquarters, that is right. We used to have 19 areas on the system. Every one of them has been abolished, right across the country; there are no longer any areas or any area headquarters. That has come about as a result of the ability, through our centralizing of our train dispatching and our operations control centres—the computer, if you will—to do the job of running the railroad without having these areas.

There has been a fairly massive change in the last 10 years of consolidating the areas into regional headquarters, of which we have five now at Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montreal and Moncton. But that is the nature of the beast. Of course, the only way we have been able to maintain productivity, keep our expenses at the level we can afford and continue to be efficient, has been to do the kinds of things that have been done with respect to the organization and the operations.

We will continue to maintain a major presence in Belleville for the future. I am sure you know that we have our only eastern rail-welding plant there. As we continue to do major track work in eastern Canada and all the rail-welding for the whole of eastern Canada—east of Winnipeg, if you will—that is done at Belleville and will continue to be done there.

We will still have major offices there with respect to our divisional operations. However, as we move ahead across the country to centralize our train dispatching and centralize our operations control, places like Belleville are bound to be affected and I think that would be the trend for the future. However, we expect to have a major presence there in both operations and our rail-welding, as we have mentioned. Our marketing and sales people are still located there, and I think they will continue to be there.

The Chairman: Your 10 minutes are up.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I appreciate that my time was arbitrarily cut back to 10 minutes, although I was here for the 15-minute round earlier. May I just ask about one point? Then I am going to come back on an entirely different subject later.

Je suis également reconnaissant à M. Ellis des remarques qu'il a faites à propos de la tâche non enviable d'avoir à supprimer 6,000 emplois, mais, comme il l'a si bien dit, c'est le prix à payer pour survivre à la récession.

Quant au bien-fondé de la rationalisation des services de Belleville et à l'avenir de ceux-ci, vous me permettrez de passer la parole à M. Lawless, président de CN Rail, qui sait très bien ce qui s'est passé là-bas, et également, je l'espère, ce qui va se passer à l'avenir. Je crois qu'il est mieux à même que moi de vous en parler.

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ellis, vous avez raison, il y a eu des changements profonds à Belleville, comme dans plusieurs autres bureaux centraux de division. Belleville était effectivement le bureau central de la région Rideau. Le réseau comptait auparavant 19 régions, chacune d'elles ayant été supprimée. Il n'y a donc plus ni région, ni bureau central de région. Cela est dû à la possibilité de centraliser les mouvements des trains et le contrôle des opérations, grâce à l'ordinateur. Nous pouvons donc faire fonctionner les chemins de fer sans les divisions régionales.

Depuis 10 ans, il y a eu de vastes changements, puisqu'on a regroupé les divisions dans des administrations régionales qui sont maintenant au nombre de cinq et qui se trouvent à Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. Voilà ce qui se passe. Évidemment, la seule façon de préserver la productivité, de maintenir nos dépenses à un niveau que nous pouvons nous permettre, tout en continuant à être efficaces, a été justement la réorganisation des opérations.

Nous continuerons toutefois à être largement présents à Belleville. Vous savez que c'est là que se trouve l'atelier de soudure des rails pour tout l'Est du pays. Par conséquent, les grands travaux de réparation des voies ferrées pour tout l'Est du Canada et toute la soudure pour les provinces à l'est de Winnipeg se font et continueront de se faire à Belleville.

Il y a toujours d'importants bureaux s'occupant des opérations divisionnaires. Il est cependant certain qu'au fur et à mesure de la centralisation des mouvements des trains et du contrôle des opérations, les endroits comme Belleville seront touchés. C'est la tendance de l'avenir. Nous conserverons toutefois, je le répète, nos ateliers de soudure et certaines opérations là-bas. Les services de commercialisation et de vente s'y trouvent et ne seront pas démenagés.

Le président: Vos 10 minutes sont écoulées.

M. Ellis: Monsieur le président, je comprends que mon tour soit arbitrairement ramené à 10 minutes, même si, plus tôt, j'ai eu droit à 15 minutes. Puis-je poser une dernière question? Je voudrais avoir un autre tour plus tard, pour passer à un sujet tout à fait différent.

[Texte]

The express centre in Belleville: could the chairman or the president or someone give me an idea of what is going to happen to the express centre? That, I understand, is the latest facility to fall in the Belleville area. This was a brand-new facility installed in the 1960s, the most modern, and it serviced all the area, both ways from Belleville, for about 60 miles—both ways east and west and, of course, north a further distance. What is going to happen to that?

• 1130

Mr. LeClair: Mr. Chairman, this may be a question where we may want to come back and send you in writing—because I am not so sure we know specifically. But before I conclude on that, perhaps Mr. Franklin could elaborate on this.

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. Franklin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Ellis, I will have to get back to you on this. As Dr. LeClair mentioned earlier, we have just gone through this study, and the results of the Belleville side of it are not fresh in my mind. But I will get back to you.

Mr. Ellis: Not to rush, and not to take any more time, and I do not mean to put pressure on you, but have you any idea about when you might—are we talking about the next day or so, or a couple of weeks?

Mr. Franklin: Oh, yes; in the next day or so.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Dr. LeClair, I have been questioned by the Mayor of London, Ontario and by a number of the interested members of Husband's, Route Canada Limited, London-Simcoe Terminals, pertaining to the rumoured change of CN Express and all the CNTL trucking companies. Some of their concerns and questions are, is it planned to merge the administration of CN Express and the trucking companies first, and the unionized functions thereafter? How soon thereafter?

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, we have discussed this, I think in response to Mr. Olivier, but I do not think we covered that particular one. So perhaps with your permission Mr. Franklin could address himself to that one.

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. Franklin: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Turner. Yes, we will proceed to merge the managements, or combine the managements, of the two functions. But our planning at this stage does not envisage putting the other unionized workers together. They will be housed in common terminals so we can reduce the number of terminals, but there are no plans now to merge the workforces themselves.

Mr. Turner: How many jobs will be lost in total—for example, the administration and the labour jobs in London?

Mr. Franklin: In London, sir?

[Traduction]

A propos du service express qui se trouve à Belleville, le président, ou quelqu'un d'autre, pourrait-il me dire ce qu'il lui arrivera? Ce sont les installations les plus récentes construites à Belleville. Elles étaient des plus modernes au moment de la construction, dans les années 60, et on desservait toute la région, aller-retour, dans un rayon d'à peu près 60 milles. Qu'arrivera-t-il de ce service?

M. LeClair: Monsieur le président, cette question mériterait une réponse écrite que nous pourrions vous faire parvenir plus tard, car je ne suis pas certain que nous en connaissions déjà tous les détails. Je vais tout de même laisser M. Franklin vous en toucher un mot.

Le président: Monsieur Franklin.

M. Franklin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ellis, je devrai vous faire parvenir une réponse plus tard. Comme vient de le dire M. LeClair, nous terminons tout juste cette étude, et je n'ai pas présentes à l'esprit les conclusions touchant Belleville. Je vous répondrai plus tard.

M. Ellis: Je ne veux surtout pas avoir l'air d'insister ni y consacrer trop de temps, mais avez-vous une idée du temps qu'il vous faudra pour me répondre; vous faudra-t-il quelques jours, ou quelques semaines?

M. Franklin: Quelques jours à peine.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur LeClair, le maire de London, Ontario, et un certain nombre de membres intéressés des sociétés Husband et Route Canada Limited, de même que des gares de London-Simcoe, m'ont posé bien des questions à propos des rumeurs de changement visant CN Express et toutes les compagnies de camionnage de la CNTL. Ce qu'ils veulent savoir, c'est si l'on prévoit fusionner d'abord l'administration de CN Express et des compagnies de camionnage, et ensuite les emplois syndiqués. Si oui, combien de temps après?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Nous avons discuté de cela en répondant à une question de M. Olivier, mais je ne crois pas avoir abordé cet aspect précis. Avec votre permission, je vais donc demander à M. Franklin de répondre.

Le président: Monsieur Franklin.

M. Franklin: Merci, monsieur le président, monsieur Turner. En effet, nous allons fusionner les administrations de ces deux services. Nous ne prévoyons pas toutefois, à ce stade-ci, regrouper les travailleurs syndiqués. Ils travailleront au même endroit, puisque cela nous permettra de réduire le nombre d'édifices, mais nous ne prévoyons pas, à l'heure actuelle, fusionner les personnels.

M. Turner: Combien d'emplois disparaîtront en tout chez les cols blancs et chez les cols bleus, à London?

M. Franklin: À London?

[Text]

Mr. Turner: Yes.

Mr. Franklin: I cannot answer you specifically on London, but I can get that information for you.

Mr. Turner: Will the head office of Husband Transport and the regional express office, both now in London, be closed?

Mr. Ellis: They will move them to Toronto.

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. Franklin: The head office of the trucking firm will be in Toronto; that is where Route Canada headquarters are and will be. About the express, as Dr. LeClair said earlier, that decision has not yet been taken.

Mr. Turner: But it is in the foreseeable future that Husband Transport will be leaving London?

Mr. Franklin: Yes, that is correct.

Mr. Turner: Their office will be closed.

Because of the extreme anxiety and apprehension amongst the employees caused by your earlier statements, when do you finally intend to announce your plans to the employees in London?

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, unless something happens that I do not foresee, we should be in a position within the next two or three weeks to announce our final decision on this.

Mr. Turner: There seems to be a trend to locate all of CN's terminals across southwestern Ontario—to move everything and centralize it in Toronto, Montreal, Moncton, Edmonton, and Winnipeg. Is this the plan of CNR?

Mr. LeClair: No, sir. But I would like to elaborate, if I may. There is definitely no plan in CN to do that. As a matter of fact we just finished, a while ago, being accused of wanting to move away from Montreal, and we are accused of wanting to move away from Moncton on the daily, if not the bi-daily basis. Of course in Halifax, we are also accused of moving away from there.

Specifically, if I may, London vis-à-vis Toronto—perhaps Mr. Franklin can elaborate, but I doubt if we have any plans except the one that he has just mentioned about Husband and the one we mentioned before on express. There are no grandiose plans that I know of—and I am sure they do not exist—to move to Toronto from everywhere else.

Mr. Turner: Are there plans to eliminate the City of London as a CNR terminal? You are running the crews through now? Is this in the plans?

Mr. LeClair: If you are referring, Mr. Turner, to the rail terminal, perhaps I could ask Mr. Lawless to answer that.

The Chairman: Mr. Lawless.

[Translation]

M. Turner: Oui.

M. Franklin: Je n'ai pas de chiffres pour la seule ville de London, mais je peux obtenir ces renseignements pour vous.

M. Turner: Le bureau principal de *Husband Transport* et le bureau du service express régional, qui se trouvent tous deux à London, seront-ils fermés?

M. Ellis: Les deux vont déménager à Toronto.

Le président: Monsieur Franklin.

M. Franklin: Le bureau principal de l'entreprise de camionnage se trouvera à Toronto, là où se trouve le bureau principal de *Route Canada*. Quant au service express, comme l'a dit M. LeClair plus tôt, aucune décision n'a encore été prise.

M. Turner: Mais c'est donc dans un avenir prévisible que *Husband Transport* quittera London?

M. Franklin: En effet.

M. Turner: Le bureau sera fermé.

Étant donné l'apprehension et l'extrême anxiété des employés dues à vos déclarations antérieures, quand avez-vous finalement l'intention d'annoncer vos projets aux employés de London?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, à moins que quelque chose d'imprévisible ne survienne, nous devrions être en mesure d'annoncer notre décision définitive d'ici deux ou trois semaines.

M. Turner: La tendance semble être de centraliser tous les services du CN du sud-ouest de l'Ontario à Toronto, comme vous le ferez à Montréal, Moncton, Edmonton et Winnipeg. Est-ce bien là le plan du CN?

M. LeClair: Non, monsieur. Mais je voudrais ajouter quelque chose, si vous le permettez. Le CN n'a pas du tout un tel projet. D'ailleurs, on nous accusait dernièrement de vouloir quitter Montréal, et on nous accuse maintenant de vouloir quitter Moncton, et c'est la même chose à Halifax.

Pour ce qui est de la situation de London par rapport à Toronto, M. Franklin pourra vous en parler plus longuement, mais je doute que nous ayons prévu autre chose que ce qu'il vient de vous dire à propos de *Husband* et du service express. À ma connaissance, nous n'avons pas le projet de tout déménager à Toronto.

M. Turner: A-t-on l'intention de ne plus considérer la ville de London comme un terminus du CN? Est-ce que les trains passent tout droit en ce moment? Cela fait-il partie de vos plans?

M. LeClair: Monsieur Turner, si vous faites allusion au terminus de chemins de fer, je vais demander à M. Lawless de vous répondre.

Le président: Monsieur Lawless.

[Texte]

[Traduction]

• 1135

Mr. Lawless: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Turner, I think what you are referring to is the consolidations that are taking place with respect to train dispatching offices across the country and, indeed, the crew dispatching and the centralization of control for the operations of our trains. Yes, that is taking place all across the country and certainly has taken place in southwestern Ontario. We expect—because our main yard, our MacMillan yard, is in Toronto and our main computer dispatch is in Toronto—that all of our train dispatching offices in southwestern Ontario will be operating from Toronto. Certainly our crew calling will be done from Toronto. Now, that is not just being done in southwestern Ontario. The plan is that we will be moving into this type of thing right across the country, with major centres like Winnipeg, Edmonton, Vancouver, and in the east, Moncton being the focal point for this type of change.

Mr. Turner: So across the country, how many jobs are going to be lost through this high tech and automation of CN Rail?

Mr. Lawless: I cannot give you an answer for across the country, but let me zero in on the area that you are particularly interested in; that is, southwestern Ontario and the Great Lakes region. Right now there are 148 train dispatchers, for instance, in the Great Lakes region. We expect to be able to cut back around 50 train dispatchers in that area and that same kind of level will probably take place in relationship to those jobs right across the country. I do not have the figures, Mr. Chairman, for the total, because our studies are ongoing. We just happen to have started in the southwestern Ontario-Great Lakes region, and these figures are available to me here.

Mr. Turner: Can you give me the figures for the last two years for the job loss across Canada due to the introduction of automation?

The Chairman: How many years, Mr. Turner?

Mr. Turner: Two years.

The Chairman: The last two years.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I will take that one and then Mr. Lawless can perhaps zero in on CN Rail.

In the last year, February or March, 1983 over March, 1982, as I mentioned before, 8,000. Now, that is across the system. That is not only CN Rail. I should add that this is not necessarily due to automation. It is very difficult to say how much of that is attributable to automation. On CN Rail, perhaps Mr. Lawless can give you the figures. For the year before that, 1981 over 1980, I think it is relatively minimal. We could get those exact figures for you.

The Chairman: Do you wish to elaborate, Mr. Lawless?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Turner, in CN Rail, across the system in 1982 we reduced the work force by about 6,000 people. They were mainly people who were on the operating side, but there was about a 10% reduction on the administrative side, too. It is in every category, if you will—

M. Lawless: Merci, monsieur le président.

Monsieur Turner, je crois que vous faites allusion au regroupement des services de répartition des trains de tout le pays, de la répartition des équipages, ainsi que de la centralisation du contrôle des opérations de nos trains. Il est vrai que cette centralisation se fait pour tout le pays et donc pour le sud-ouest de l'Ontario. Comme notre cour de triage principale, la cour MacMillan, se trouve à Toronto et que notre principal ordinateur de répartition s'y trouve également, nous prévoyons que tous nos services de répartition des trains pour le sud-ouest de l'Ontario seront regroupés à Toronto. Ce sera la même chose pour les équipages. Cela ne se fait pas seulement pour le sud-ouest de cette province; nous ferons la même chose partout au pays, les grands centres étant Winnipeg, Edmonton, Vancouver et, dans l'Est, Moncton.

M. Turner: Combien d'emplois disparaîtront partout au pays à cause de l'automatisation de CN Rail?

M. Lawless: Je ne peux pas vous donner un chiffre pour l'ensemble du pays, mais je peux vous parler de la région qui vous intéresse en particulier, à savoir le sud-ouest de l'Ontario et la région des Grands lacs. À l'heure actuelle, il y a 148 répartiteurs de trains dans la région des Grands lacs. Nous prévoyons n'en garder que 50 pour cette région, et le taux de réduction devrait être le même partout au pays. Je n'ai pas encore de total, parce que les études ne sont pas toutes terminées. Nous avons commencé par la région du sud-ouest de l'Ontario et des Grands lacs, et c'est pour cela que j'ai les chiffres avec moi.

M. Turner: Pouvez-vous me dire combien d'emplois ont disparu depuis deux ans, au Canada, à cause de l'automatisation?

Le président: Depuis combien d'années, monsieur Turner?

M. Turner: Depuis deux ans.

Le président: Au cours des deux dernières années.

M. LeClair: Monsieur le président, je vais répondre à cette question, puis M. Lawless pourra parler de CN Rail.

Au cours de la dernière année, soit de mars 1982 à février ou mars 1983, 8,000 emplois ont disparu, pas seulement pour CN Rail, mais pour tout le système. J'ajoute également que cela n'est pas dû uniquement à l'automatisation. Il est très difficile de préciser combien d'emplois ont disparu expressément à cause d'elle. Je crois que M. Lawless va pouvoir vous donner les chiffres pour CN Rail. Les chiffres pour l'année précédente, c'est-à-dire pour 1980-1981, sont à peu près insignifiants. Nous pourrions obtenir le nombre exact, si vous voulez.

Le président: Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Lawless?

M. Lawless: Monsieur Turner, en 1982, CN Rail a mis à pied quelque 6,000 personnes. C'était surtout des cols bleus, mais il y a eu aussi 10 p. 100 d'emplois supprimés chez les cols blancs. Vous en trouvez donc dans toutes les catégories d'emploi, pas seulement chez ceux qui travaillent à bord des

[Text]

not only the running trades but in the shops and in the various line point maintenance areas, engineering and equipment. I would say that maybe about 10% of that could be attributed directly to changes in the operations through automation. The rest of it is volume-related and just a much lower workload.

The Chairman: Two minutes, Mr. Turner.

Mr. Turner: Can you tell me, Mr. Lawless, about this recent purchase by CN-CP of Conrail? What is going to happen to jobs in St. Thomas, Ontario? I received a lot of calls from widows whose husbands formerly worked on the American railroads that operated through St. Thomas in Canada. What happens to their United States pension rights? Some of them tell me—I have to call two or three of them today—that they have been requested by somebody to make a decision within 60 days. They were seeking advice. What decision should they take as far as the pension rights are concerned? Can you answer me that, sir?

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Yes, Mr. Chairman. Mr. Turner is referring to the recent indication from Canadian National that we are going to purchase the Canada Southern Railway in southwestern Ontario. It runs between Windsor and Niagara Falls.

• 1140

The Detroit River Tunnel and the Niagara River Bridge Company assets are largely owned by Conrail. We have made an agreement with Conrail that it is our intention to purchase, if you want, or at least take over the stock in those companies. We do not own them yet, and it will be some time before we do.

So there have been no approaches made by Canadian National management to any of the employees or any of the officers that are associated with those three companies, because we have nothing to do with them yet. Our negotiations, discussions, have been entirely with the Conrail management, and it will be many, many months, I think, before this transaction is finalized.

We will be making some changes when we acquire these properties, if we get them. However, it would be entirely premature for me to indicate at this time the effect that this would have in places like St. Thomas or any other place that is located on that line.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. May I have the supplementary?

What will happen when CN and CP takes over those railroads with regard to existing employees, to their pension plans and to their social security benefits in the U.S.?

Mr. Lawless: This is something that would have to be determined, Mr. Chairman, after we look at it and understand what they are. We are certainly going to have to deal with each one of the employees who are there and the unions that

[Translation]

trains, mais aussi chez ceux qui travaillent dans les ateliers, dans divers points d'entretien, dans les services de génie et sur le matériel. Je dirais qu'environ 10 p. 100 de ces mises à pied peuvent être directement attribuées à l'automatisation. Le reste est dû à une diminution de l'achalandage et à une charge de travail allégée.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Lawless, pourriez-vous me parler de l'achat de Conrail fait récemment par CN-CP? Qu'arrivera-t-il aux emplois à St. Thomas, en Ontario? Beaucoup de veuves, dont les maris travaillaient pour les chemins de fer américains qui passaient par St. Thomas pour venir au Canada, m'ont téléphoné. Qu'advient-il de la pension qui leur est versée par les États-Unis? Certaines me disent—et j'en ai deux ou trois autres à appeler aujourd'hui—que quelqu'un leur a demandé de prendre une décision en dedans de 60 jours. Elles me demandaient conseil. Quelle décision doivent-elles prendre pour ce qui est de leurs droits à une pension? Pouvez-vous me répondre?

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Oui, monsieur le président. M. Turner parle de l'annonce faite récemment par le Canadien national, qui envisage d'acheter le *Canada Southern Railway*, du sud-ouest de l'Ontario. Cette compagnie fait le trajet entre Windsor et Niagara Falls.

Le tunnel de la rivière Detroit et la compagnie du pont de la rivière Niagara sont des avoirs qui appartiennent en grande partie à Conrail. Nous avons conclu avec cette société une promesse d'achat des actions de ces compagnies. Nous n'en sommes pas encore propriétaires, et nous ne le serons pas avant quelque temps encore.

La direction du Canadien national n'a donc approché aucun des employés ni aucun des administrateurs de ces trois sociétés, parce que nous n'avons aucun lien avec elles. Nos négociations ne se sont faites qu'avec la direction de Conrail, et il faudra encore bien des mois avant que la transaction se concrétise.

Une fois l'achat conclu, nous apporterons certainement des changements. Cependant, il serait tout à fait prématuré de vous dire dès maintenant quel effet cela pourra avoir sur des villes comme St. Thomas, ou d'autres, situées le long de cette ligne de chemin de fer.

Le président: Merci, monsieur Turner. Puis-je poser une question supplémentaire?

Qu'arrive-t-il aux employés de ces compagnies de chemins de fer qu'achètent le CN et le CP, et qu'advient-il de leurs régimes de pension et des autres avantages sociaux américains?

M. Lawless: Nous ne le saurons qu'après les avoir étudiés, afin de bien comprendre de quoi il s'agit. Nous devons certainement traiter avec chacun des employés et chacun des syndicats intéressés. Je ne peux donc pas vous dire de quelle

[Texte]

are associated with that; I cannot answer the question with respect to how their pension rights will be protected. I am sure that since they are still under U.S. pension rules and pension rights, they will be protected on that basis. But until we are able to look at all of those problems, I regret I cannot answer. We will be prepared to tell this committee, though, as soon as and if we do acquire these companies, what we are going to do.

The Chairman: Thank you, Mr. Lawless.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Yes, Mr. Chairman. I know that some areas that I was interested in have been covered before, and I will read some of that transcript with a great deal of interest. I do not want to plough ground that has already been ploughed.

Very specifically, several questions and then another issue, all within hopefully—ha, ha—10 minutes.

Dr. LeClair, I am glad to see you here with the officers today. The last time we met I was asking you, in general, questions just as a matter of principle, without any personal embarrassment—in effect, what you were paid. And you told me you would not mind telling me, although the chairman of CN, much to my surprise, being such a publican and a person involved in political life, did not quite think it was quite the same duty and that there was a public interest in what our top people in Crown corporations are paid. Do you not think it is a little embarrassing for a Canadian member of Parliament and the Canadian taxpayer to read in the United States, because of their regulations and laws, what our top people are getting paid?

Mr. LeClair: Very much so. There is nothing we can do about that particular thing, but we wish that you could hear about this through Canadian sources rather than American sources.

Mr. Nowlan: Agreed. Well, I am not going to beat around the bush in this thing too long, because we know from the SEC documents recently filed that your salary, I understand, is \$213,931. What I am asking is, what is the salary of the chairman of the board, if you have knowledge of that? And what are the ranges of salaries of your vice-presidents?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I do not know what the salary of the chairman is. I think that perhaps, as you say, he might want to comment and we could ask him if he wants to submit it to the committee. But I do not know what his salary is. I am not involved in that. The salaries of the vice-presidents—in terms of ranges, we have many kinds of vice-presidents in CN.

Mr. Nowlan: How many?

Mr. LeClair: Mr. Cooper, do you know exactly how many we have?

Mr. G.M. Cooper (Vice-President and Secretary, CN Rail): No. I do not, I am afraid.

Mr. LeClair: It is in the vicinity of 25 to 30. They vary a lot and it depends on the definition. Mr. Cooper mentions that it is about what you see in the annual report.

[Traduction]

façon leurs droits à une pension seront protégés. Je suis certain qu'ils seront protégés du fait qu'ils sont assujettis à la réglementation américaine des pensions. Je ne pourrai néanmoins pas vous répondre tant que je n'aurai pas eu l'occasion d'étudier tous ces problèmes. Dès que nous aurons acheté ces compagnies, si cela se fait, nous dirons alors au Comité quelles sont nos intentions.

Le président: Merci, monsieur Lawless.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Certaines questions qui m'intéressaient ont déjà été posées. Par conséquent, je lirai le compte rendu avec un vif intérêt. Je ne veux pas répéter ce qui a déjà été dit.

Je voudrais tout de même poser plusieurs questions et aborder un tout autre sujet, et tout cela en moins de dix minutes; très drôle.

Monsieur LeClair, je suis heureux que vous soyez venu avec les principaux administrateurs, aujourd'hui. La dernière fois que nous vous avons rencontré, je vous ai demandé, par principe, et sans vouloir vous embarrasser, combien vous gagnez. Vous avez dit n'y avoir aucune objection, bien que le président du CN, à ma grande surprise, puisque c'était un homme public, qui a participé à la vie politique, a jugé que cela n'était pas de son devoir et qu'il ne comprenait pas l'intérêt du public à savoir combien gagnent les présidents des sociétés de la Couronne. Ne croyez-vous pas que c'est un peu gênant pour un député fédéral canadien et pour un contribuable canadien de pouvoir lire aux États-Unis, à cause de leurs règlements, combien nos présidents gagnent?

M. LeClair: Énormément. Nous n'y pouvons rien, toutefois, et nous préférierions que vous obteniez ces renseignements de sources canadiennes plutôt qu'américaines.

M. Nowlan: Je suis d'accord. Je ne vais pas tourner autour du pot plus longtemps, car je sais, grâce aux documents de la SEC déposés récemment, que vous touchez un traitement de \$213,931. Je voudrais donc que vous me disiez quel est le traitement du président du conseil d'administration, si vous le savez. Je voudrais également savoir quels sont les traitements de vos vice-présidents.

M. LeClair: Monsieur le président, j'ignore quel est le traitement du président du conseil d'administration. Peut-être pourra-t-il vous dire quelques mots à ce sujet, et même vous dévoiler quel est son traitement. Personnellement, je l'ignore. Je ne m'occupe pas de cela. Quant aux vice-présidents, nous en avons de toutes sortes au CN.

M. Nowlan: Combien y en a-t-il?

M. LeClair: Monsieur Cooper, savez-vous combien il y en a, au juste?

M. G.M. Cooper (vice-président et secrétaire, CN Rail): Non, malheureusement, je l'ignore.

M. LeClair: Il doit y en avoir de 25 à 30. Cela varie énormément et dépend de la définition. M. Cooper me dit qu'il en est question dans le rapport annuel.

[Text]

There are two types of vice-presidents. Vice-presidents of subsidiaries, for example, are usually not listed there, and our bylaws provide or give some special responsibility to somebody who is called a vice-president of the company. We have quite a few presidents, as well, listed here. I think there are eight or nine or something like this . . .

• 1145

Mr. G. Cooper: Page 4.

Mr. LeClair: It is on page 4, I am told, yes. As far as their ranges are concerned, they vary, whether they are at headquarters, regional; for example, the top man in each of our five regions is called a regional vice-president, and there are vice-presidents of subsidiaries. So it is very difficult for me to say what the range is.

I have the two SEC reports, and since these are public documents I could read those, but I think you have seen them. But that is as far as I can go now, without giving personal salaries, and we are told by the government it is not the policy of the government or of Crown corporations to divulge individual salaries. If you ask me range, gosh, I would be really guessing. I think the range would be in the order of \$75,000 to \$150,000, but that is a guess. It really is a guess.

The Chairman: Could I have a supplementary, Mr. Nowlan?

Mr. Nowlan: Yes.

The Chairman: Can you explain, Dr. LeClair, why it is fair game for Cabinet ministers' salaries to be known when it is not fair game for salaries of officers of Crown corporations to be known? I do not understand the policy; maybe you can shed some light on it.

Mr. LeClair: No, unfortunately, Mr. Chairman, I cannot shed any light. I know that the policy is fairly clear; should it ever be changed, we would be glad to give it to you.

Mr. Nowlan: I was just going to come to that. As far as you are concerned—and you are in the crossfire here and I appreciate the limitations . . .

M. Olivier: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je ne voudrais pas que M. le président du CN commette une erreur. La politique s'applique pour les arrêtés en conseil pour ce qui est des présidents. Les salaires des vice-présidents peuvent être communiqués publiquement, je crois. À ma connaissance, un vice-président n'est pas nommé par un arrêté en conseil et une nomination qui ne relève pas d'un arrêté en conseil devient une nomination du secteur public. C'est mon opinion, monsieur LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think the nuance is well taken. The proscription—if I can use that word—applies to orders in council. The other one is one of practice, one of tradition, where we normally do not give this in public because of what happens vis-à-vis the competitors, vis-à-vis also so-called intracompany rivalry. If for some reason one president

[Translation]

Il y a deux types de vice-présidents. Par exemple, les vice-présidents des filiales ne sont généralement pas énumérés ici, et nos statuts prévoient que les vice-présidents de la société aient certaines responsabilités particulières. Nous avons aussi plusieurs présidents qui s'y trouvent énumérés. Je crois qu'il y en a quelque chose comme huit ou neuf . . .

M. G. Cooper: À la page 4.

M. LeClair: On me dit que c'est à la page 4. Quant à l'échelle des traitements, elle varie suivant que ces gens se trouvent à l'administration centrale ou à l'administration régionale. Par exemple, le grand responsable de chacune de nos cinq régions porte le titre de vice-président régional, mais il y a aussi des vice-présidents de filiale. Pour moi, c'est donc très difficile de vous dire quelles sont les échelles de traitement.

J'ai les deux rapports de la SEC, et comme il s'agit de documents publics, je pourrais vous les lire, mais je crois que vous les avez déjà vus. Je ne peux pas vous en dire plus, à moins de vous donner le traitement exact de chacun, et le gouvernement a comme politique de ne pas divulguer les traitements des personnes, même pour les sociétés de la Couronne. Si vous me demandiez de quel ordre sont les salaires, je ne pourrais que deviner. Je suppose que les traitements varient entre \$75,000 et \$150,000, mais c'est pure devinette.

Le président: Pourrais-je poser une question supplémentaire, monsieur Nowlan?

M. Nowlan: Oui.

Le président: Monsieur LeClair, pouvez-vous nous expliquer pourquoi il est parfaitement normal de connaître les traitements des ministres, mais pas ceux des agents des sociétés de la Couronne? Je ne comprends pas cette politique. Pourriez-vous nous éclairer?

M. LeClair: Malheureusement pas, monsieur le président. Je sais que la politique est très claire, et si jamais elle était modifiée, nous vous donnerions tous ces chiffres avec plaisir.

M. Nowlan: J'allais y venir. Je comprends que vous vous retrouviez pris entre l'arbre et l'écorce, mais personnellement . . .

Mr. Olivier: On a point of order, Mr. Chairman.

I do not want the President of CN to make a mistake. This policy applies to presidents because they are appointed through Orders in Council. As for the vice-presidents, I think their salaries could be mentioned in public. As far as I know, the vice-presidents are not appointed through an Order in Council and therefore, it is part of the public domain. That is my opinion, Mr. LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je crois que la nuance est de taille. Effectivement, l'interdiction s'applique aux décrets du conseil. Mais il y a une question de pratique et de tradition, puisque normalement, nous ne divulguons pas en public ce qui se passe, à cause des concurrents. Si, pour une raison ou une autre, un président apprend que l'homme dans le bureau en

[Texte]

finds out that the man across the hall makes more or less, usually it is not so much the individual as the wives who get involved. I think that most companies have a policy not to publish individual salaries.

This is the second time this is an issue. I remember last year it was an issue as well. I would like to look into this, if I may. I personally would like to make sure that we enlighten the committee, if that is the committee's desire.

Mr. Olivier is right, with the order in council I do not have any choice. I would not be able to tell you, but you can always find out anyhow, one year backwards, from the SEC reports.

On the other ones, with your permission, I would like to take that under advisement—consult our own people, our own board of directors—to see whether we could not accede to your demand.

The Chairman: I want to make sure that I was clear in what I was saying. I am not particularly concerned myself about those people who are not order in council appointments. I really do not care what the salaries of order in council appointments are, because I am sure that in almost every case, if not every case, they are lower than they are in equivalent positions in private industry, comparable positions. It is order in council positions I am talking about mainly.

Anyway, this is Mr. Nowlan's time, and I want to let him get on with his questioning; I will not deduct that time from yours, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: As my colleague from Dartmouth—Halifax East mentioned, perhaps there is some progress if the president takes it under advisement and writes a letter to the chairman; I would be interested in that letter, regardless of what you find out, to at least set out what you are allowed "to tell us", that is, the order in council. If so, and if they are proscribed okay, because I will come to that question, and the others that Mr. Olivier mentioned, that again without the personal dollar specific item for each individual, again the ranges for the 25-odd vice-presidents and the ranges for the various presidents, as a start, so we could have it on one piece of paper and go from there.

In terms of the order in council, you answered the question that I was about to ask; that if the minister responsible released this, as far as you personally are concerned . . .

• 1150

Mr. LeClair: No problem.

Mr. Nowlan: —there would be no problem at all?

Mr. LeClair: None at all.

Mr. Nowlan: Okay.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, if I may, without taking the honourable gentleman's time, it is going to be very difficult for us to give you ranges because we do not have ranges. They are individual salaries according to individual decisions. What we could give you is, of those people in those positions, the minimum and the maximum . . .

[Traduction]

face du sien fait plus ou moins, en fait, ce n'est pas lui que cela dérange, normalement, mais bien son épouse. La plupart des compagnies ont pour politique de ne pas publier les salaires exacts des personnes.

C'est la seconde fois qu'il en est question. L'an dernier aussi, on en avait discuté. Si vous le permettez, j'aimerais étudier cette question. Personnellement, je serais heureux d'éclairer le Comité, s'il y tient.

M. Olivier a raison: pour ceux nommés par décret du conseil, je n'ai pas le choix. On m'interdit de vous dire quel est leur traitement, mais de toute façon, vous pouvez toujours l'apprendre, un an plus tard, dans les rapports de la SEC.

Pour les autres, si vous le permettez, j'aimerais y réfléchir et consulter nos experts et notre conseil d'administration.

Le président: Je veux être sûr de ne pas m'être trompé. Je ne m'inquiète pas tellement de ceux qui sont nommés par décret du conseil, car je suis certain que dans presque tous les cas, sinon tous, les salaires sont inférieurs à ce qu'ils sont pour des postes équivalents dans l'entreprise privée.

De toute façon, c'est au tour de M. Nowlan, et je veux qu'il poursuive. Je ne vous imputerai pas toutes ces minutes, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Comme l'a dit mon collègue de Dartmouth—Halifax-Est, c'est déjà mieux que le président prenne la question en délibéré et écrive une lettre au président. Quelles que soient vos conclusions, je voudrais que vous nous précisiez, dans votre lettre, ce que vous êtes autorisé à nous dire pour ce qui est des décrets du conseil. Si les gens nommés par décret du conseil sont vraiment protégés, très bien, quant aux autres dont a parlé M. Olivier, j'aimerais bien qu'on me mette sur papier combien gagne chaque personne et quelles sont les échelles de traitement des quelque 25 vice-présidents, et autres présidents.

Pour ce qui est des décrets du conseil, vous avez répondu à la question que j'allais poser. Si le ministre responsable divulguait ces renseignements, vous, personnellement . . .

M. LeClair: Pas de problème.

M. Nowlan: . . . cela ne posera aucun problème?

M. LeClair: Aucun problème.

M. Nowlan: Très bien.

M. LeClair: Monsieur le président, vous donner des échelles serait très difficile, car il n'y en a pas. Il s'agit de salaires individuels, fixés en fonction de décisions individuelles. Ce que nous pourrions vous donner, c'est le salaire minimum et le salaire maximum pour ceux occupant ces postes . . .

[Text]

Mr. Nowlan: Positions?**Mr. LeClair:** Positions. They are not official ranges as such, like the government has.**Mr. Nowlan:** Well, are you saying that, Doctor, because these are individual salaries negotiated with your individual vice-presidents? So that the western regional vice-president perhaps had got a different item or amount than the Atlantic vice-president? Is that really what you are . . .**Mr. LeClair:** They all have, but it is not based on negotiation. It is usually based on seniority, performance evaluation and so forth. It is not a negotiation and it is not a fixed salary.**Mr. Nowlan:** Well, as I mentioned last time a year ago, Doctor, the reason—without being personal in the thing—is that there has been a little more momentum on something called freedom of information. And frankly the reason it comes to a head is the embarrassment, as far as I am concerned, and in effect the insult in a way, and in sort of a pejorative way, of Canadian parliamentarians and taxpayers reading about this type of thing in the States when you have to do business in the States.

Quite frankly I think it is long overdue that the proscription on order in council appointments and the limitation because of practice, especially when we do not have too many national railway companies that are competing against each other, should be removed. But that is really if—that is all I want to say on that, Mr. Chairman. If the doctor will submit a letter setting out as much information as you can . . .

Mr. LeClair: Can I, sir, with your permission . . .**The Chairman:** Yes.**Mr. LeClair:** —without taking the gentleman's time, there are two things that have been brought to my attention which I should mention, to be really completely clear about this. There are some so-called ranges of position but we do not adhere to those as closely as you would in government. But we will try to give you as much information as we can on this.

The other thing is that I am sorry I do not have that information. If we were borrowing in Canada I would have to ask, and I am not sure whether we would not have to divulge that information. Our problem now is that we do not borrow in Canada so—Mr. Franklin tells me just in total, in terms of the number of officers. We will come back to this.

Mr. Chairman, could I please take advantage of a remark that you made when you said that we all realize that the salaries of the Crown corporations are not those of the private sector? This article in *The Financial Times*, which gives the 25 top companies—you will find that of the 25, CN is the lowest. There are 27, but there are two that are really too small. And yet CN is one the largest companies.

In most instances, the salary of the top officer is about two times or two and a half to three times less than their counterparts in much smaller companies. This article makes a point here that one executive V.P. who is fifth in his company has a

[Translation]

M. Nowlan: Ces postes?**M. LeClair:** Ces postes. Il n'y a pas d'échelles officielles, comme au gouvernement.**M. Nowlan:** Le salaire de chaque vice-président est donc négocié individuellement? Le salaire du vice-président de la région ouest serait différent de celui du vice-président de la région atlantique? C'est bien ce que vous nous dites . . .**M. LeClair:** Ces salaires sont tous différents, mais ils ne sont pas fonction de négociations; généralement, ils sont fonction de l'ancienneté, du rendement, etc. Ils ne font pas l'objet de négociations et ils ne sont pas fixes.**M. Nowlan:** Comme je l'ai déjà dit, l'année dernière, si j'en parle—et je n'en fais pas une affaire personnelle—c'est parce que, justement, on parle de plus en plus d'accès à l'information. Et si cette question est devenue si brûlante, en ce qui me concerne, c'est parce que les parlementaires et les contribuables canadiens sont gênés, et même insultés, de voir qu'aux États-Unis, on a accès à ce genre de renseignements.

J'estime que cela fait longtemps que la méthode de nomination par décret du conseil, avec les caractéristiques confidentielles qui s'y rattachent, aurait dû être supprimée, surtout quand l'argument de la concurrence en matière de chemins de fer est difficile à évoquer au Canada. Je n'en dirai pas plus, monsieur le président. Si vous voulez bien nous transmettre une lettre nous donnant le maximum de renseignements . . .

M. LeClair: Pourrais-je me permettre, monsieur . . .**Le président:** Oui.**M. LeClair:** Deux choses viennent de m'être signalées, et je devrais les mentionner, pour que tout soit vraiment clair. Nous avons des sortes d'échelles, mais nous ne les respectons pas avec autant de fidélité que le gouvernement. Nous essaierons de vous donner autant de renseignements que nous pourrons à ce sujet.

Deuxièmement, je m'excuse de ne pas avoir ces renseignements. Si nous empruntons sur le marché canadien, il faudrait que je me renseigne, bien que je ne sois pas certain que nous soyons tenus de divulguer ce genre de renseignements. Notre problème est que nous n'empruntons pas sur le marché canadien. Donc . . . M. Franklin vient de me donner le chiffre total pour les cadres supérieurs. Nous y reviendrons.

Monsieur le président, pourrais-je profiter de votre remarque selon laquelle nous devons bien comprendre que les salaires des sociétés de la Couronne ne sont pas ceux du secteur privé? Cet article du *Financial Times* dressant la liste des 25 plus grosses compagnies classe le CN au vingt-cinquième rang. Il y en a 27, mais il y en a deux qui sont vraiment trop petites. Le CN est pourtant une des plus grosses compagnies.

Dans la majorité des cas, le salaire, au sommet de la hiérarchie, est de deux à trois fois moins élevé que dans des compagnies beaucoup plus petites. Cet article donne l'exemple d'un vice-président de l'exécutif occupant le cinquième rang

[Texte]

salary—just this one person—11% more than five of the top people in CN.

Mr. Nowlan: Well, I do not want to pursue this any further at the moment because we could have a whole examination of that. Because you have got a whole administrative structure—the same amount of vice-presidents in the companies you are looking at against the ones at CN, what is the top range—and you have got so many different measuring standards, really, that might be interesting for a discussion. But it may not really, to me, reveal what I think is properly in the public domain. And that is, salaries to top officials of our Crown corporations.

Coming to another, separate thing but a little allied or related in terms of our top appointed officials, and this is order in council. I would like to ask you, and if you do not have the information right now I would appreciate it in letter form again—and again, a letter form that is not, with respect, more than a year old. I could have had a whole series of questions on information that we asked last year, but quite frankly your replies finally came in. And in some cases, almost a year late.

These are pretty specific questions on a pretty specific situation. I would like to know what is the cost, the physical cost, of the office of the chairman in Edmonton? And the breakdown of it between what you pay for rent, what you have done for the design or redecorating of it. Is there any breakdown of where the chairman spends his time? Is it in Montreal or on the road, the railroad, fast track, double track, dead-end track, and between Edmonton? Is the chairman a full-time chairman or a part-time chairman? And since his appointment, how many meetings of the board have been called, and how many have been attended by him? Now those are a few questions on that.

• 1155

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I am sure the hon. member appreciates that those answers will have to come from the chairman himself.

Mr. Nowlan: Okay.

Mr. LeClair: We will not be able to answer that on his behalf, but we will make him aware of the questions tomorrow morning.

Mr. Forrestall: Where is he?

Mr. LeClair: He is in Montreal.

Mr. Nowlan: He graced us last year. I was a little disappointed that he did not grace us this year with his presence.

Mr. LeClair: He will be in Montreal, because there is a board meeting tomorrow. We will bring that to his attention, and he will be the one giving you the answers.

Mr. Nowlan: Without being overly facetious, then in effect, in the expenses and losses of CN, the items that I asked about, the office in the west and the salaries in the west, that is not an expense of the . . .

Mr. LeClair: Yes. Very definitely so.

[Traduction]

dans la hiérarchie de sa compagnie, dont le salaire est de 11 p. 100 supérieur à celui des cinq principaux dirigeants du CN.

M. Nowlan: Je ne préfère pas continuer pour le moment, car nous pourrions y consacrer toute une réunion. Vous avez une structure administrative complète et il y a tellement de normes différentes qu'il serait peut-être intéressant d'en discuter. Il sera intéressant de comparer l'échelle maximum de vos vice-présidents à celle de ces compagnies ayant le même nombre de vice-présidents. Cependant, cela ne m'apprendrait peut-être pas ce qui, d'après moi, devrait être du domaine public, à savoir les salaires des dirigeants de nos sociétés de la Couronne.

J'aimerais passer à quelque chose de différent, mais toujours un peu lié à ces dirigeants nommés, et je veux parler des décrets du conseil. J'aimerais vous demander . . . et si vous n'avez pas la réponse aujourd'hui, je vous serais reconnaissant de me la communiquer par lettre, à condition, une fois de plus, de ne pas avoir à attendre un an. J'allais vous reposer toute une série de questions déjà posées l'année dernière, mais j'ai fini, je dois l'admettre, par recevoir vos réponses. Dans certains cas, presque un an après.

Il s'agit de questions très précises. J'aimerais connaître les dépenses de fonction pour le bureau du président du conseil, à Edmonton? J'aimerais que vous me disiez combien vous payez de loyer, et combien la redécoration vous a coûté. Où le président passe-t-il le plus clair de son temps? Est-ce à Montréal, sur la route, en chemin de fer, sur des voies rapides, sur des doubles voies, sur une voie de garage, ou à Edmonton? Est-ce un président à plein temps ou à temps partiel? Et depuis sa nomination, combien y a-t-il eu de réunions du conseil d'administration et à combien d'entre elles a-t-il participé? Ce ne sont que quelques questions à son sujet.

M. LeClair: Monsieur le président, le député comprendra certainement que seul le président du conseil peut répondre à ces questions.

M. Nowlan: D'accord.

M. LeClair: Nous ne pouvons répondre à sa place, mais nous lui communiquerons ces questions demain matin.

M. Forrestall: Où est-il?

M. LeClair: Il est à Montréal.

M. Nowlan: Il nous a fait la grâce de venir, l'année dernière. Je suis un peu déçu qu'il ne nous l'ait pas fait cette année.

M. LeClair: Il est à Montréal, car il y a une réunion du conseil d'administration demain. Nous lui communiquerons vos questions, et c'est lui qui y répondra.

M. Nowlan: Sans vouloir exagérer, au chapitre des dépenses et des pertes du CN, je suppose que les questions que je vous ai posées au sujet du bureau dans l'Ouest et des salaires dans l'Ouest ne correspondent pas . . .

M. LeClair: Si. Tout à fait.

[Text]

Mr. Nowlan: And you are telling us that you really do not know about that.

Mr. LeClair: Oh, we know, but I think it is more appropriate that the chairman, who after all with the board of directors is my boss, should be the one to give you that information than for me.

Mr. Nowlan: Would you relay . . .

The Chairman: I think that is an acceptable position. I think it is information the committee has a right to receive from the chairman.

M. Olivier: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je voudrais suggérer à mon collègue d'en face, comme on a plusieurs questions et que plusieurs députés n'auront pas pu s'exprimer, tout simplement, si on le juge à propos, après qu'il aura reçu ses réponses, qu'on considère le fait de rappeler soit le président du conseil d'administration ou le président du CN pour de plus amples informations. Ce qu'on a à faire ce matin, tout simplement, c'est lorsque la séance sera terminée et que vous aurez reçu vos réponses, si vous les jugez non appropriées, peut-être qu'on pourra rappeler le conseil d'administration et le président à venir témoigner, si ça fait votre affaire.

The Chairman: It is a point well taken, Mr. Olivier, and I want to assure members of the committee that I have no intention of reporting to the House on our examination of the CN annual report after this meeting. We will decide at a later date whether it is necessary to recall CN before the committee.

We will try to give you reasonable advance notice, Dr. LeClair, if we do.

Mr. Nowlan: That would be interesting, but at least the president is going to convey the request to the chairman so that we get some type of response. Perhaps, the chairman may even tell us to go blow a whistle.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I undertake that tomorrow morning the chairman will know of your request.

The Chairman: And I undertake to tell you that the chairman will not tell us to go blow a whistle.

Mr. Nowlan: Okay. Can I get into another area that I know my colleague, Mr. Forrestall, touched upon, and I want to touch upon it very quickly, because I think my time is almost over on this round.

The Chairman: You have about three minutes left.

Mr. Nowlan: Three minutes. Well then, I want to throw it out, and it is really directed to Mr. Lawless as President of CN Rail. It involves the old perennial problem of Cast and CN's involvement in Cast. I think I understand what Mr. Forrestall explored earlier, and we know that you wrote off the \$61.9 million as a loss. What I want to direct the attention of either Dr. LeClair or Mr. Lawless to, Mr. Chairman, is something that I think is in the wind, and I think it will be a real travesty if it occurs. I think it will be pouring more money after the \$61.9 million—good money after the bad that has already been expended—on something that the president himself says in an article in *The Halifax Mail-Star* of April 25, and I quote—and this is Dr. LeClair:

[Translation]

M. Nowlan: Et vous nous dites ne pas être véritablement au courant.

M. LeClair: Bien sûr que si, mais j'estime que c'est au président, qui, après tout, avec le conseil d'administration, est mon patron, de vous donner ces renseignements.

M. Nowlan: Transmettez-vous . . .

Le président: Je trouve cela tout à fait normal. Le Comité est en droit de recevoir ces renseignements du président du conseil.

Mr. Olivier: On a point of order, Mr. Chairman. I would like to suggest to my colleague opposite that since we have several questions to ask and several MPs will not have had the time to express themselves, after he has received his answers, if we deem it appropriate, we could consider recalling either the Chairman of the Board or the President of CN for further information. When this meeting is over and when you have received your answers, if you judge them to be inappropriate, we could recall the board and the chairman, if that suits you.

Le président: Vous avez parfaitement raison, monsieur Olivier, et je veux assurer les députés que je n'ai nullement l'intention de renvoyer à la Chambre notre examen du rapport annuel du CN après cette réunion. Nous déciderons ultérieurement s'il est nécessaire de rappeler le CN.

Nous essaierons de vous donner un préavis raisonnable, monsieur LeClair, si nous en décidons ainsi.

M. Nowlan: Ce serait intéressant, mais le président va pour le moins transmettre notre demande au président du conseil, afin que nous obtenions certaines réponses. Le président du conseil nous enverra peut-être promener.

M. LeClair: Monsieur le président, je m'engage à ce que le président soit avisé de votre demande demain matin.

Le président: Et je vous promets que le président du conseil ne nous enverra pas promener.

M. Nowlan: Très bien. Pourrais-je revenir à une question déjà abordée par mon collègue, M. Forrestall, et je serai très bref, car je crois que mon temps est pratiquement terminé.

Le président: Il vous reste encore environ trois minutes.

M. Nowlan: Trois minutes. Dans ce cas, je ne vais pas me gêner, et ma question s'adresse en réalité directement à M. Lawless, en sa capacité de président de CN Rail. Il s'agit du vieux problème des démêlés du CN avec la compagnie *Cast*. Je crois avoir compris votre échange précédent avec M. Forrestall, et nous savons que les 61.9 millions de dollars sont passés aux pertes et profits. J'aimerais attirer l'attention de M. LeClair, ou de M. Lawless, sur une rumeur dont il vaudra mieux rire que pleurer si elle s'avère exacte. Il s'agirait de nouveau d'injecter de l'argent après ces 61.9 millions—du bon argent après le mauvais argent déjà dépensé—dans une entreprise dont le président lui-même a dit, dans un article du

[Texte]

I stand by what I said in private conversation in Halifax a few months ago; the Cast investment was an error and we have acknowledged this by writing it off in our annual report.

Maurice LeClair wrote:

We said we were not putting anymore new money in Cast and we have kept our word.

Now, to Dr. LeClair or Mr. Lawless, I am very perturbed and upset that the CTC, most likely on its own initiative or on its own inertia, and I think mostly inertia in view of some of their appearances here before the committee, has delayed again the hearings of Cast until—I think it is now decided—September 12.

This continual delay . . . I think it is the third—is bad, and I am just wondering, and I would refer this directly to Mr. Lawless in view of some things he has said to people in Halifax and other places, that if this delay was not premeditated in the sense that Cast is going to be in such a difficult financial position that its banker . . . I gather the World Bank—will take it over and that CN will operate it as an agent of the bank, therefore removing it in that type of structure from any further parliamentary scrutiny . . .

• 1200

My real bottom-line question is, coming back to Dr. LeClair's statement, which I read: Can Dr. LeClair or the CN assure this committee today that regardless of what type of arrangement is involved—and of course Sofati is sitting back there, ticking away—CN and the taxpayers of Canada are not going to be putting any more money in and subsidizing in effect a private corporation through taxpayers' money that is in competition with other private corporations?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, it is a complex question. Some of it was answered at the beginning, but I will try to do justice to the hon. member's question.

The Cast investment was a mistake—I can repeat that—and it is evident, because we are writing down our investment. So in that sense, that is what I meant; it was a mistake. We make no bones about that; we have no problem with that.

We have not invested any new money in Cast and we do not have any intention of investing any new money in Cast.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. LeClair: The last time we did that was when we bought the assets of the Task Terminals Ltd. a little over a year ago. But since then we have not invested anything and we have no intention of doing that.

The alternatives that are under discussion now may very well bring up a combination of ownership, if you want. We are not alone in this. I do not say that is going to happen; but if it did, we have no intention of using that to hide our activities in

[Traduction]

Halifax Mail-Star du 25 avril, et je cite—c'est M. LeClair qui parle:

Je maintiens ce que j'ai dit en privé à Halifax, il y a quelques mois: l'investissement dans la compagnie *Cast* était une erreur et nous l'avons reconnu en le passant aux pertes et profits dans notre rapport annuel.

Maurice LeClair disait:

Nous avons dit ne plus injecter d'argent dans la compagnie *Cast* et nous avons tenu notre parole.

Monsieur LeClair, ou monsieur Lawless, c'est avec étonnement et déplaisir que j'ai entendu dire que la CCT, fort vraisemblablement à son initiative ou à cause de son inertie—et je pense plutôt à cause de son inertie à la vue de son attitude lors de ses comparutions devant nous—avait encore reporté les audiences de la compagnie *Cast* jusqu'au—je crois que la date a maintenant été arrêtée—12 septembre.

Ces reports continuels—je crois que c'est le troisième—sont préjudiciables, et je me demande simplement—et je renvoie la question directement à M. Lawless, étant donné ce qu'il a dit à certains à Halifax, et ailleurs—si ces reports ne sont pas prémédités, dans la mesure où la compagnie *Cast* va se retrouver dans une telle situation financière que son banquier—je suppose que c'est la Banque mondiale—la reprendra en main, confiant la responsabilité de son exploitation au CN, comme agent, prévenant ainsi toute possibilité de contrôle parlementaire . . .

Ma question précise est la suivante, compte tenu de la déclaration que j'ai lue de M. LeClair: M. LeClair ou le CN peuvent-ils nous assurer aujourd'hui que quel que soit le type d'entente—eh bien entendu, pendant ce temps-là, Sofati compte les points—ni le CN ni les contribuables canadiens n'ajouteront un sou de plus et ne subventionneront pas en fait avec les deniers publics une société privée qui est en compétition avec d'autres sociétés privées?

M. LeClair: Monsieur le président, cette question est complexe. Certaines réponses ont déjà été données mais j'essaierai de rendre justice à la question du député.

L'investissement dans la compagnie *Cast* a été une erreur—je peux le répéter—et la preuve, nous passons notre investissement aux profits et pertes. Dans cette mesure, quand j'ai dit que c'était une erreur, je disais bien ce que je pensais. Nous ne le contestons nullement.

Nous n'avons pas fait de nouveaux investissements dans cette compagnie *Cast* et nous n'en avons nullement l'intention.

Une voix: Bravo!

M. LeClair: La dernière fois que nous l'avons fait c'était lors de l'acquisition des avoirs de *Task Terminals Ltd* il y a un peu plus d'un an. Depuis nous n'avons procédé à aucun nouvel investissement et nous n'avons nullement l'intention de le faire.

Les diverses solutions à l'étude pourront fort bien aboutir à une prise de contrôles multiples, si vous voulez. Nous ne sommes pas seuls. Je ne dis pas que cela se passera ainsi, mais si tel est le cas, nous n'avons nullement l'intention de nous en

[Text]

Cast from parliamentary scrutiny—none whatsoever. What we will do in Cast, if we ever do anything—and as I said this morning, this is probably now going to be known within the next two or three weeks—we will do this fully in the open. We have no intention of putting ourselves in a position such as we were in last time, when we had absolutely no control of what was happening.

I have, though, to make one reservation. When I say that we have no intention of putting any money into Cast—and I repeat that at this time there are no negotiations with Sofati—but previous negotiations with Sofati meant that we might have to put money there. I want to be very careful that this is very clear. Future negotiations with Sofati, if any—and I underline “if any”—may mean putting money there. We have no intention of putting any more money into Cast, but that does not necessarily apply to Sofati. I am not saying we will; but I would like members to be very clear on that.

Mr. Forrestall: Could I just have a very brief supplementary?

The Chairman: Yes, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: If I understood you earlier, while the \$61.9 million is all you are going to put in by way of the share structure, if the negotiations—and here it is hypothetical, and I appreciate the position of the corporation vis-à-vis these discussions, and I know they are sensitive—but if you conclude an arrangement that in itself includes debt, then if I understood you correctly earlier this morning, you will go further, to assume other assets . . .

Mr. LeClair: Assets.

Mr. Forrestall: —equivalent to the amount of debt that you assume, which in turn might take you away from Cast Canada through Euro-Canadian, Cast, all the way into Euro-Cast, to get at some of those assets.

Mr. LeClair: If I understand correctly, we would not have access to any of the other assets, of Euro-Canadian or Inter-Cast. We are only talking about the assets of the Cast group of companies—the container side.

Mr. Chairman, again I want to be extremely cautious, because I am trying to paint the picture as it is, without divulging any of the so-called, as you say, delicate negotiations.

One thing that I want also to mention is that if ever—if ever—we get back involved in Cast, when I say that we are not putting in any more money, we have to be careful. If ever it were in a losing position for a while afterwards, we might then to cover the working capital. But that would not be investing any new money at the beginning.

So again I want, Mr. Chairman, if ever that happens, to be very clear as to what I am saying this morning. I do not want in any way, shape, or form to mislead you. We are not putting in any new money if we acquire all or part of Cast. If ever in the future that company, for a month or two or for a short

[Translation]

servir pour prévenir tout contrôle parlementaire de nos activités dans la compagnie Cast—absolument pas. Ce que nous ferons, si jamais nous faisons quelque chose—et comme je l'ai déjà dit ce matin, nous le saurons probablement d'ici 2 ou 3 semaines—nous le ferons au grand jour. Nous n'avons nullement l'intention de nous retrouver dans la situation précédente où nous n'exercions absolument aucun contrôle sur ce qui se passait.

Je dois cependant faire une réserve. Lorsque je dis que nous n'avons nullement l'intention d'investir dans la compagnie Cast—et je répète que pour le moment il n'y a aucune négociation avec Sofati; les négociations précédentes avec Sofati envisageaient une éventuelle participation financière de notre part. Je pèse mes mots car je veux que cela soit très clair. De futures négociations avec Sofati, s'il y a négociation, et j'insiste, pourraient impliquer une participation financière. Nous n'avons nullement l'intention d'investir quoi que ce soit dans la compagnie Cast, mais il n'en va pas forcément de même pour Sofati. Je ne dis pas que nous le ferons, mais j'aimerais que vous compreniez bien cette possibilité.

M. Forrestall: Pourrais-je poser une toute petite question supplémentaire?

Le président: Oui, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Si je vous ai bien compris, bien que les \$61,9 millions représentent votre unique participation au capital-actions, si les négociations—je sais que c'est une question hypothétique, je comprends votre position dans le cadre de ces discussions dont je sais qu'elles sont délicates mais si vous concluez une entente incorporant la dette, si j'ai bien compris ce que vous avez dit plus tôt ce matin, vous irez plus loin pour assumer d'autres avoirs.

M. LeClair: D'autres avoirs.

M. Forrestall: . . . équivalents au montant de la dette que vous assumerez, et vous serez peut-être obligé de participer à Euro-Cast pour y parvenir.

M. LeClair: Si j'ai bien compris, nous n'aurions accès à aucun des autres avoirs d'Euro-Canadian ou d'Inter-Cast. Il ne s'agit que des avoirs du groupe de compagnies Cast—les seules activités de transport par container.

Monsieur le président, je veux être prudent à l'extrême car j'essaie de vous dresser un tableau général sans divulguer aucun des éléments de ces négociations, qui, comme vous le dites, sont délicates.

En outre, si jamais—si jamais—nous sommes de nouveau mêlés au groupe Cast, quand je dis que nous n'investirons plus rien, il faut être prudent. Si jamais par la suite il se retrouvait en position de déficit, il se pourrait que nous soyons amenés à injecter des capitaux de fonctionnement. Cependant, cela ne pourrait être considéré comme un investissement de départ.

Donc, monsieur le président, si jamais cela devait arriver, je tiens à ce que l'on comprenne très bien ce que je dis ce matin. Je ne veux absolument pas vous induire en erreur. En cas d'acquisition de l'ensemble ou d'une partie du groupe Cast, nous ne procéderons à aucun nouvel investissement. Si jamais

[Texte]

period, loses money, then obviously we would have to cover that working capital. I am not trying to guess what the future holds, but I would hope members understand that we are not referring to that kind of further investment later.

• 1205

The Chairman: This is your final question, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I must say time has gone awfully quickly, unfortunately, to explore this further.

Dr. LeClair and Mr. Lawless, I am putting it pretty directly. I understand your care. I do not have quite the empathy for the sense of the discussions, mainly because Section 27 of the act on the CTC has never been invoked to prohibit or restrict takeovers in the public interest, at least, unless you can tell me it has been invoked. I am asking you pretty directly: In the discussions and/or with knowledge you are aware of today, the taxpayer and/or CN is looking at about a \$200 million involvement—call it debt, call it the money, \$61.9 million, you have written off—and there is discussion today with the bank taking over, in effect, Cast and a contract of CN to operate it in a private, contractual way, which thereby in my assessment will eliminate the Parliament to really look at this thing in a parliamentary way because you will be operating under a private contract from the bank to look after the cash assets.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, there are two things. What we are talking about, of course, is nowhere near the figure you mentioned, but there are two things I would like to mention.

The hearing has been postponed to September, mostly because the CTC and ourselves want to make sure that, at those hearings, all of this will be on the table. If the hearings had been held two months ago or in March or were held now, most of the information you would rightly want to have would not be put on the table, because those particular hearings, you will remember, were about the preferred-share investment. Now the situation has changed so much and is changing so much on a daily basis, I think it is fair to say you will be satisfied or pleased at the hearings we do. It could be September, it could be July, I do not know; but I think it is because of the summer period. We would have preferred the hearings to be held possibly in June rather than September.

On the second point as to the taxpayers of Canada, what kind of debt, what kind of involvement it is, as I said this morning, we are extremely careful about that; and that is why those negotiations have been going on for over a year and a half. We have resisted that kind of involvement. Mr. Franklin, who is in charge of the negotiations with Cast, may throw a little bit more light in terms of ownership; but definitely, our objective... We have stuck to this, and we will not get involved unless we are completely satisfied as to what we are getting involved in.

[Traduction]

à l'avenir cette compagnie, pendant un mois ou deux, pendant une courte période de temps, perd de l'argent, il est évident que nous devons injecter des capitaux de fonctionnement. Je n'essaie pas de deviner ce que l'avenir nous réserve, mais j'espère que les députés comprendront la différence s'il y a injection de capitaux.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je dois dire que le temps est passé extrêmement vite et que malheureusement il ne me reste pas la possibilité de poursuivre.

M. LeClair, M. Lawless, je me permets d'être très direct. Je comprends votre prudence. Je ne partage pas tout à fait votre délicatesse au sujet de ces discussions, principalement parce que l'article 27 de la loi de la CCT n'a jamais été invoqué pour interdire ou limiter les prises de contrôle au nom de l'intérêt public, à moins que vous ne puissiez me dire le contraire. Ma question est très directe: sachant ce que vous savez aujourd'hui, la participation des contribuables et/ou du CN sera d'environ 200 millions de dollars—les 61,9 millions de dollars passés aux pertes et profits étant considérés comme une dette ou un investissement, comme vous voudrez—et il est question aujourd'hui que la banque prenne le contrôle du groupe Cast et que le CN s'en voit confier contractuellement l'administration ce qui, d'après moi, empêchera le Parlement d'exercer un véritable contrôle puisque la banque vous aura confié la tâche d'administrer ces avoirs en vertu d'un contrat privé.

M. LeClair: Monsieur le président, il y a deux choses. Tout d'abord, ce dont nous parlons est très loin du chiffre que vous mentionnez mais il y a deux choses dont j'aimerais vous parler.

L'audience a été reportée à septembre principalement parce que la CCT et nous-mêmes voulons nous assurer que le dossier soit complet. Si l'audience avait été tenue il y a deux mois, ou en mars ou maintenant, la plupart des renseignements exigés à juste titre seraient absents du dossier car vous vous souviendrez que ces audiences portaient sur l'investissement dans des actions privilégiées. La situation a tellement évolué et continue d'évoluer tellement chaque jour qu'à mon avis cette audience vous satisfera. Elle aurait pu avoir lieu en juillet plutôt qu'en septembre, mais je crois que c'est à cause de l'été. Nous aurions préféré que ces audiences soient plutôt tenues en juin plutôt qu'en septembre.

Pour ce qui est de la dette, de la participation des contribuables canadiens, comme je l'ai déjà dit, nous sommes extrêmement prudents et c'est la raison pour laquelle ces négociations durent depuis plus d'un an et demi. Nous résistons à ce genre de participation. M. Franklin, qui est responsable des négociations avec le groupe Cast, pourrait peut-être vous donner un peu plus de renseignements sur le contrôle, mais notre objectif... Nous n'en avons pas démordu, et nous ne participons pas tant que nous ne saurons pas pleinement à quoi nous participons.

[Text]

Mr. Nowlan: My last comment is, in effect: Once burned, never shy? You said it was a bad investment, to start with.

Mr. LeClair: Yes, and we will never, never put ourselves in that position again, never.

The Chairman: Mr. Franklin, do you have something to add?

Mr. Franklin: Yes, Mr. Chairman, thank you.

I just wanted to say to Mr. Nowlan that the discussions that are going on cover a real range of possibilities; but I can tell you categorically that one of the possibilities which is not at all being discussed is some kind of takeover by the Royal Bank and an agency agreement with CN, whereby CN would run it on behalf of the Royal Bank, or anything approaching that kind of an arrangement.

Mr. Nowlan: Okay. Thank you.

The Chairman: Okay, thank you, Mr. Nowlan.

Our last questioner on the first round is Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I just want to touch briefly on Bill C-155 and ask a question of Mr. Lawless, who I know was involved extensively with several other interested parties in the formulation of some parts of this bill. On page 16 of the bill, Clause 36.(1), the determination of the annual rate scale in reference to the movement of grains:

The annual rate scale in respect of a crop year shall be determined by multiplying the amount per tonne for the movement of grain over each range of distance set out in the base rate scale by the quotient obtained by dividing the estimated eligible costs of the railway companies in respect of that crop year less the CN adjustment in respect of that crop year by the base year revenues within the meaning of subsection (2), as those revenues are adjusted in accordance with the grain tonnage forecast for that crop year provided by the Administrator.

Subsection (2):

For the purposes of subsection (1), "base year revenues" means the amount obtained by multiplying the rates applicable to the movement of grain under the tariffs of rates of the railway companies as derived from the base rate scale, taking into account sections 44 and 46, by the number of tonnes of grain actually moved by the railway companies from each point of origin on a line of railway in the Western Division in the most recent base year.

How much is that a bushel?

A Witness: If I could tell you, Mr. McKnight, I would.

• 1210

Mr. McKnight: I did that deliberately, as you know, but really, when something is put forward which supposedly establishes a rate for the movement of goods as important as

[Translation]

M. Nowlan: Un homme averti en vaut deux? Vous avez dit vous-même que c'était un mauvais investissement.

M. LeClair: Oui, et nous ne nous remettrons jamais dans une telle situation.

Le président: Monsieur Franklin, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Franklin: Oui, monsieur le président, merci.

Je voulais simplement dire à M. Nowlan que les discussions actuelles portent sur toute une série de possibilités; mais je peux vous dire catégoriquement qu'une des possibilités qui n'est pas du tout discutée est une sorte de prise de contrôle par la Banque Royale avec une entente selon laquelle le CN jouerait le rôle d'agent et se chargerait de l'administration au nom de la Banque Royale, ou toute solution similaire.

M. Nowlan: Très bien. Merci.

Le président: Très bien, merci, monsieur Nowlan.

Le dernier intervenant pour le premier tour sera M. McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Je voudrais simplement aborder brièvement le Bill C-155 et poser une question à M. Lawless dont je sais qu'il a grandement participé avec plusieurs autres intéressés à la formulation de certaines parties de ce projet de loi. L'article 36.(1) du projet de loi, à la page 16, porte sur le calcul du barème annuel relatif au transport du grain:

Le barème annuel pour une campagne agricole se calcule par multiplication du montant par tonne pour les mouvements de grains sur chaque série de distance mentionnée dans le barème de référence par un quotient où le dividende est la différence entre les coûts admissibles estimatifs des compagnies des chemins de fer et l'indemnité CN pour cette campagne agricole et où le diviseur correspond aux revenus de l'année de référence, au sens du paragraphe (2), après rajustement de ces revenus conformes aux prévisions quantitatives, en tonnes, de l'administrateur pour cette campagne agricole.

Le paragraphe (2) prévoit ce qui suit:

Pour l'application du paragraphe (1), «revenus de l'année de référence» s'entend du produit où le multiplicand correspond aux taux applicables au mouvement du grain selon les tarifs des compagnies de chemins de fer découlant du barème de référence, compte tenu des articles 44 et 46, et où le multiplicateur correspond au mouvement du grain, en tonnes, effectué par les compagnies de chemins de fer au départ de chaque point situé sur une ligne de la Division de l'Ouest pendant la dernière année de référence.

Cela fait combien le boisseau?

Un témoin: J'aimerais pouvoir vous le dire, monsieur McKnight, mais je ne le sais pas.

M. McKnight: Je l'ai fait exprès, comme vous le savez; on est censé établir un barème pour le mouvement de biens importants, notamment les céréales de l'ouest du Canada; à la

[*Texte*]

grain out of western Canada and you read that, that is supposedly the basis of establishing the rate for the movement of grain under Bill C-155.

The Chairman: Mr. McKnight, I am having a little bit of difficulty with you, whether or not your questions are in order, because we do not have Bill C-155 as our reference. I suspect . . .

Mr. McKnight: No, but we do have CN, Mr. Chairman, and I will contend with you that CN is a very integral part of C-155.

The Chairman: It is indeed; but again, I am in difficulty as to whether or not you should be putting questions with regard to sections of Bill C-155 before CN, when it is not before the committee. I suspect it will be, but . . .

Mr. McKnight: Do not hold your breath!

The Chairman: But I do not know. I do not know that. Therefore, I do not think your questions are in order, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Well, if I can I will go on another tack then, Mr. Chairman.

Under statements made by CN and other railway companies regarding the losses that have been incurred by the rail companies over the last several years in the movement of grain, Mr. Lawless, what is the basis of change? What will be the new rates that would be satisfactory to Canadian National Railway under the existing legislation, compared to the legislation that we foresee coming before us?

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman and Mr. McKnight, the only rate scale that will be satisfactory to the railways will be a complete recovery of our costs. We know that that is the maximum the government intends to allow the railways to have and we are interested in one thing; that is, not losing money at hauling grain. This process that has now been defined, as we understand it—and we are studying the bill, too—allows for that to happen, that the railway's costs will be recovered through this program.

Mr. McKnight: CN, in the past, through you, Mr. Chairman, has complained about the social burden that has been placed upon them to serve the people of Canada, from the movement of grain to the Newfoundland railroad, ferry services, etc. This is a rationale that is imposed by the people of Canada, by the Government of Canada, on your corporation, a Crown corporation. What social service was served by purchasing Cast and writing down \$61.9 million or \$61 million?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I was not there when this was invested and, looking around the table, I do not think any of the officers are holding the same position as they were then, when the Cast investment was done, when, in 1978, Terry?

Mr. Franklin: In 1975.

[*Traduction*]

lecture de cette disposition, il doit s'agir de la base sur laquelle on déterminera le taux pour le mouvement des céréales, aux termes du Bill C-155.

Le président: Monsieur McKnight, vous me posez certains problèmes; je ne sais pas si je peux accepter vos questions car notre ordre de renvoi ne prévoit pas l'étude du Bill C-155. Il me semble . . .

M. McKnight: Non, monsieur le président, mais nous devons étudier la situation du CN qui fait partie intégrante du Bill C-155.

Le président: En effet; néanmoins, je ne sais pas au juste si vous pouvez poser des questions au sujet des dispositions du Bill C-155 à des représentants du Canadien National si le Comité n'a pas été chargé d'étudier le projet de loi. Il le sera, mais . . .

M. McKnight: N'y comptez pas!

Le président: Mais je ne sais pas. Je n'en sais rien. Par conséquent, monsieur McKnight, j'estime que vos questions sont irrecevables.

M. McKnight: Eh bien, si vous le permettez, monsieur le président, je vais essayer une autre tactique.

Compte tenu des déclarations faites par le CN et d'autres sociétés de chemins de fer au sujet des pertes essuyées par ces sociétés au cours des dernières années, au chapitre du mouvement des céréales, sur quoi les changements sont-ils basés? Quels nouveaux taux seraient acceptables au CN en vertu de la loi actuelle par rapport à la Loi que nous prévoyons devoir étudier?

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président, monsieur McKnight, le seul barème qui satisfera les sociétés de chemins de fer sera un recouvrement total des coûts. Nous savons que le gouvernement n'a pas l'intention de nous accorder davantage mais les sociétés de chemins de fer s'intéressent à une chose: elles ne veulent pas perdre de l'argent en transportant des céréales. Nous étudions également le projet de loi de notre côté, et le processus qui vient d'être décidé permet cette éventualité, le programme prévoit que les sociétés pourront recouvrer leurs dépenses.

M. McKnight: Monsieur le président, par le passé, le témoin, au nom du CN, s'est plaint du fardeau social que lui avaient imposé les Canadiens, qu'il s'agisse du transport des céréales jusqu'aux réseaux ferroviaires de Terre-Neuve, des services de traversiers, etc. Ce rôle social lui a été imposé par les Canadiens, par le gouvernement du Canada. Quel rôle social l'acquisition de Cast a-t-elle joué et cette perte de 61,9 millions de dollars ou de 61 millions de dollars a-t-elle servi à quelque chose?

M. LeClair: Monsieur le président, je n'étais pas là quand ces capitaux ont été investis et il ne me semble pas qu'un des représentants du CN ici présents occupe le même poste qu'il occupait à l'époque de l'acquisition de Cast, qui remonte à 1978; n'est-ce pas, Terry?

M. Franklin: À 1975.

[Text]

Mr. LeClair: The rationale at that time was to secure traffic, container traffic, for CN Rail. At this time, 95% of manufactured traffic that moved over the North Atlantic moved by container. We have a competitor of ours who owns a shipping line and is in a consortium or in conference with other shipping lines. At this moment, our major interest is to make sure that we do not find ourselves completely out of that extremely important traffic, which is the container traffic. This is the rationale at this time for us still having an interest in Cast. It is as simple as that.

Mr. McKnight: Well, I am going on with the social burden imposed. What social burden was imposed through Central Vermont Railroad?

Mr. LeClair: I am sorry, I missed . . .

Mr. McKnight: What was the social need or the need to serve the Canadian people with the involvement in the Vermont railroad?

Mr. LeClair: Perhaps I can ask Mr. Lawless on specifically Central Vermont. If you move to the other American railroads, perhaps I can come in. But there is a long history to that one, and also it is exactly the same thing. One-third of our rail traffic is north-south.

• 1215

Mr. McKnight: But it cost \$35.9 million; you wrote down that amount on that operation.

Mr. LeClair: We wrote down that amount, but that is not necessarily what it cost us.

Ron, you may want to elaborate on that.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Without the history, please.

Mr. Lawless: All right.

Mr. Chairman, I think what Mr. McKnight is referring to is the book value which has been on the books since Adam was a boy. We had decided in the event that Central Vermont was going to be disposed of, or sold, that it would be prudent to write it down to the level that we thought we could receive, if indeed it was sold.

We own quite a few properties in the United States. The Grand Trunk Corporation is made up of five different railways. As Dr. LeClair has rightfully pointed out, one-third of our business operates or goes between Canada and the United States, and we have found it very useful to have ownership in U.S. railroads to protect our position south of the border.

Mr. McKnight: Well then, carrying the ability to write down, as you have done, assets that have been on the books, why was that ability not used when Mr. Snavely studied the cost of transportation on grain? Why were they not written down at that time—the costs attributed to the movement of

[Translation]

M. LeClair: À cette époque, on cherchait à garantir le mouvement des contenants grâce au CN. À ce moment-là, 95 p. 100 des mouvements de produits manufacturiers du nord de l'Atlantique étaient assurés par des contenants. Un de nos compétiteurs possède une société d'expédition et il travaille de pair avec d'autres expéditeurs. À ce moment-ci, nous concentrons nos efforts pour ne pas être évincés de ce marché très important du transport par contenants. Voilà pourquoi nous nous intéressons encore à Cast. C'est aussi simple que cela.

M. McKnight: Eh bien, je poursuis mon idée du fardeau social qu'on vous a imposé. Quel fardeau social la *Central Vermont Railroad* vous a-t-elle imposé?

M. LeClair: Je vous demande pardon, je n'ai pas saisi . . .

M. McKnight: Quel rôle social vouliez-vous jouer ou à quels besoins des Canadiens vouliez-vous répondre en vous intéressant à la *Vermont Railroad*?

M. LeClair: Je demanderai à M. Lawless de répondre à cette question. Si vous parlez des autres réseaux américains, j'interviendrai. Mais c'est une longue histoire qui est la même chose, au bout du compte. Un tiers de nos transports par chemins de fer se font du nord au sud.

M. McKnight: Mais vous avez signalé que ce mode de transport vous a coûté 35.9 millions de dollars.

M. LeClair: C'est le montant que nous avons indiqué; mais cette somme ne représente pas nécessairement ce qu'il nous en a coûté.

Ron, voulez-vous donner de plus amples renseignements?

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président . . .

Le président: Sans faire toute l'historique de la question, s'il vous plaît.

M. Lawless: Très bien.

Monsieur le président, M. McKnight fait allusion à la valeur comptable qu'on retrouve dans les livres depuis des lustres. Nous aurions décidé qu'il était prudent d'inscrire cette somme que nous pouvions espérer recevoir si jamais on procédait à la vente de la *Central Vermont*.

Nous possédons un assez grand nombre de propriétés aux États-Unis. La *Grand Trunk Corporation* comprend cinq chemins de fer différents. M. LeClair avait raison de dire qu'un tiers de nos affaires se font entre le Canada et les États-Unis; il s'est avéré très utile d'être propriétaire de chemins de fer américains de façon à protéger notre situation aux États-Unis.

M. McKnight: Si l'on transpose cette possibilité de réduire les avoirs dans les livres, pourquoi ne l'a-t-on pas fait lorsque M. Snavely étudiait le coût du transport de céréales? Pourquoi n'a-t-on pas diminué ces chiffres, les coûts associés au

[Texte]

grain—which would have brought the investment down considerably?

Mr. Lawless: I think we are talking about entirely two different things, Mr. Chairman. We are talking about the operating costs associated with moving grain. The other thing we are talking about in the Central Vermont is an asset which is being written down, which may be disposed of or was contemplated that it might be disposed of.

The Snavelly report and all other costing methodology that had been used to determine what the railways were losing is against the service that they are providing with their cars and tracks and locomotives and services, and that is an operating loss.

Mr. McKnight: If that is the case, Mr. Lawless, the imposition or the suggestion that a return of 20% on the investment of some railroads in the movement of grain, would that include operating expenses, or would that include some capital investment that has been made and could be sold as an asset?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I am not sure I understand the thrust of that question.

Mr. McKnight: Well, let us elaborate then. If a 20% return will be contemplated on the investment capital in the investment use for the movement of grain, could not that 20% be established on a written-down number, as you have done in your operation with Central Vermont, or could that be established on an existing number which does not really have a meaning, because the asset is not for sale but it is established at a set price?

Mr. Lawless: I think you are talking about entirely two different things when you are comparing the CN system, if you want, with what was contemplated with respect to the Central Vermont Railway. For the Central Vermont Railway it was decided that we would look at the possibility of selling it and that if you sold it for a price that was less than the book value, you would have to write it down. And we chose—the president chose—to write the CV down in 1982.

Mr. McKnight: Okay. Now the same thing . . .

Mr. Lawless: But we are not talking about selling Canadian National Railways, and the book value of our assets are well know and well protected.

Mr. McKnight: But the book value of your assets are established at your will.

Mr. LeClair: Oh, no. They are imposed on us by the accounting in CTC.

Mr. McKnight: Yes, but your assets that you have, if you are telling me that they are imposed in other cases with the exception of Central Vermont . . . I understand very well what you do, but I am saying that the figures that you use in one case are used because you are anticipating a sale and therefore you are becoming realistic in the value of that asset; whereas in the Canadian National system, because you are not anticipating the sale, you have no need to become realistic in the value of that asset.

[Traduction]

transport des céréales, ce qui aurait considérablement réduit l'investissement?

M. Lawless: Monsieur le président, nous parlons de deux choses tout à fait distinctes. Nous parlons des dépenses d'exploitation reliées au transport de céréales. D'autre part, nous parlons de la *Central Vermont*, un avoir dont la valeur est diminuée et dont on peut se défaire; du moins, c'est ce que l'on envisageait.

C'étaient les services assurés par les wagons, les chemins de fer, les locomotives et autres qui représentaient des pertes, d'après le rapport Snavelly et toutes les autres méthodes d'établissement des coûts ou des pertes.

M. McKnight: Dans ce cas, monsieur Lawless, la proposition selon laquelle des recettes de 20 p. 100 par rapport à l'investissement de certains chemins de fer qui transportent les céréales tiendrait compte des dépenses d'exploitation ou de certains capitaux investis qui pourraient être vendus à titre d'élément d'actifs n'est-ce pas?

M. Lawless: Monsieur le président, je ne sais pas si je saisis la portée de cette question.

M. McKnight: Eh bien, si l'on prévoit un rendement de 20 p. 100 dans les capitaux investis pour le mouvement des céréales, ne pourrait-on pas diminuer la somme que représente ce 20 p. 100 comme on l'a fait dans le cas du *Central Vermont Railway*? Ou pourrait-on faire ce calcul d'après un chiffre qui ne signifie rien, en réalité, puisque l'élément d'actifs n'est pas à vendre, son prix étant fixé?

M. Lawless: Vous parlez, il me semble, de deux choses tout à fait différentes en comparant le système du CN et ce que l'on envisageait dans le cas du *Central Vermont Railway*. On a décidé d'étudier la possibilité de vendre le *Central Vermont Railway*; si le prix de vente était inférieur à la valeur comptable, il fallait le diminuer. Nous avons choisi, le président a choisi, si vous préférez, de diminuer la valeur du *Central Vermont Railway* en 1982.

M. McKnight: Bon. Or, la même chose . . .

M. Lawless: Mais il ne s'agit pas de vendre le Canadien national et la valeur comptable de nos biens est bien connue et bien protégée.

M. McKnight: Mais la valeur comptable de vos biens, vous la fixez selon votre bonne volonté.

M. LeClair: Oh non. Elle nous est imposée par le Service de comptabilité de la CCT.

M. McKnight: Oui, mais si c'est le cas, à l'exception du *Central Vermont* . . . Je saisis très bien ce que vous faites; mais vous utilisez certains chiffres dans un cas car vous prévoyez vendre et vous devenez réaliste quant à la valeur de ce bien; dans le cas du système du Canadien national, par contre, vous ne prévoyez pas de vente; vous n'avez donc pas à vous montrer réaliste quant à la valeur de ce bien.

[Text]

Mr. LeClair: Oh, yes. Mr. Chairman, I do not know of any railroad in recent history that has ever been sold for even its book value. Nobody would pay over \$6 billion for Canadian National, because the return on investment would be far from that. I think you have to take that into account.

• 1220

The Central Vermont Railway decision was imposed on us by the rules, and especially the U.S. rules. Once we had made up our minds that we wanted to sell that, we had to, in all honesty, put the write-off, because we knew that it would be very, very far from what the book value was.

I fail to see the relevance—I think I know what the member is driving at, but there is no question that Canadian National is for sale, ever, at least in our minds. If ever it were for sale, I do not think we would realize even close to the book value; the write-down then would be fantastic. I am not just sure of the relevance of that. I think what you are driving at is that we are asking too much for an investment vis-à-vis grain.

The Chairman: In any case, that is your time, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: You took a little bit of my time. Could I have one minute?

The Chairman: I will give you a final question.

Mr. McKnight: My final question would be on an entirely different subject, to do with my concept of service to Canada by Canadian National Railroad. It involves the recently formed company of CN Exploration, which showed a profit of \$11 million in the last fiscal report. Could you tell me what portion of that profit came from CN-owned and granted leases, and what portion of the profit came from purchased leases by CN Exploration? In the Kindersley area, CN is the top bidder against small Canadian-owned companies, again against a Crown corporation, almost two of them if you count Dome; they are the high bidder and are driving the price up. Can you tell me what the return is on those leases as compared to CN-owned leases?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, there are two parts to that question: one the general, the CN Exploration and what it is doing in the overall scheme of things—where do these lands come from? As you know, we own 2.6 million acres of mineral rights there, which came from the old railroads when they were formed. I do not know whether the hon. member wants us to answer that one, or more specifically the percentage on the recent leases, where the profit comes from and so forth. I am a little worried about the time it would take if we go the generic question.

[Translation]

M. LeClair: Oui. Monsieur le président, je ne connais aucun chemin de fer qui a été vendu récemment contre une somme qui équivalait à sa valeur comptable. Personne ne paierait plus de 6 milliards de dollars pour le Canadien national, car les recettes d'investissement seraient loin d'approcher cette somme. Il me semble qu'il faut tenir compte de cela.

Ce sont les règlements et surtout les règlements américains qui nous ont obligés à prendre la décision que nous avons prise, eu égard au *Central Vermont Railway*. Une fois la décision de vendre prise, nous avons été obligés, et je vous le dis bien sincèrement, nous avons été obligés d'assumer l'amortissement car nous savions que le prix allait être très différent de la valeur comptable.

Mais je ne vois pas—je pense que je sais à quoi le député veut en venir, mais les Chemins de fer nationaux du Canada ne seront jamais à vendre, du moins en ce qui nous concerne. Mais si jamais cette situation se présentait, je doute que nous puissions obtenir un montant se rapprochant de la valeur comptable. La réduction de la valeur de l'actif serait énorme. Mais je ne comprends peut-être pas très bien votre question. Vous voulez dire que nous demandons un investissement trop élevé pour ce qui concerne les céréales?

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur McKnight.

M. McKnight: Et vous avez utilisé une partie de mon temps. M'accordez-vous une minute de plus?

Le président: Je vous accorde une dernière question.

M. McKnight: Ma dernière question porte sur un sujet bien différent, à savoir mon idée des services que les Chemins de fer nationaux du Canada fournissent au Canada. Je veux parler d'une nouvelle société de CN Exploration qui a réalisé 11 millions de dollars de profits selon son dernier bilan financier. Pouvez-vous me dire quel pourcentage de ces profits provient de baux consentis par le CN sur des biens qui lui appartiennent et quel pourcentage de baux achetés par CN Exploration? Dans la région de Kindersley, c'est le CN qui a fait la plus grosse offre, livrant concurrence à des petites sociétés canadiennes, dont encore une fois, une société de la Couronne. On peut même dire qu'il y en a deux, en comptant Dome Petroleum. Le CN, en faisant cette offre, a fait monter les prix. Pouvez-vous me dire à combien s'élèvent vos revenus sur ces baux par comparaison aux baux sur les terres qui vous appartiennent?

M. LeClair: Monsieur le président, cette question a deux volets. L'un est assez général, concernant CN Exploration et sa structure générale—et d'où viennent ces terres? Comme vous le savez, nous détenons les droits minéraux sur 2.6 millions d'acres qui nous viennent de l'époque où les vieux chemins de fer ont été créés. Je ne sais pas si l'honorable député veut une réponse à cette question, veut connaître les pourcentages précis sur les baux récents ou s'il veut savoir d'où viennent nos profits. S'il veut des réponses précises, nous allons être obligés d'y consacrer beaucoup de temps.

[Texte]

Mr. McKnight: If you can give me the amount of profit made off CN-owned leases, off the granted lands, and the amount of profit made off purchased leases from Crown freehold within three provinces, I guess . . .

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. Franklin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McKnight, to get to the core of your question, I think the purchases of lines that CN made were made first in December, 1982. For that reason, I would say that none of the profit came from lands that were acquired, because I do not think we would have had time to drill on them in 1982, having just purchased them in December.

With regard to your comments about our acquisition of lands, the only land we acquire for CN Exploration is land adjacent to that land we already own, and which we have proved up by our own drilling, to avoid having someone else come in and buy it and in effect pump the oil out from underneath us. We do it to protect the asset we already have. We only purchase lands adjacent to the lands we are already on and which we have proven up. In December of last year there were, in effect, 272 parcels of land offered for sale. CN was a successful bidder on 8 of those 272. In March . . .

Mr. McKnight: 71%, though, of the total acres leased.

Mr. Franklin: We had a total of 1,757 acres.

Mr. McKnight: Out of 2,473.

Mr. Franklin: I do not know. All I know is that there were 272 parcels, it was a competitive bidding, and we got 8 parcels. On the March bid, there were 214 parcels; we were successful on 4. We paid an average price of \$385. Some of the small companies there bid as high as \$1,000 an acre. I do not think we can be accused of being the one who is driving the price up.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

I have notice from Mr. Nowlan for a point of order.

Mr. Nowlan: There has been a thought, in view of some of the evidence here today, since we are close to 12.30 p.m., that we . . . two points of order: One, that perhaps we adjourn by consent and see just what happens in the next few weeks with any conclusion of arrangements with CN and CAST and any other area—and some of the questions we have asked for which have not been answered. It will give us an opportunity to adjourn. Dr. LeClair, the president, cannot be here this afternoon anyway. I am just wondering if there is agreement to adjourn sort of *sine die*.

[Traduction]

M. McKnight: Je suppose que si vous pouvez me dire combien de profits le CN a réalisés sur ces baux, combien sur les terres octroyées et combien sur les baux rachetés sur des terres de la Couronne dans trois provinces, . . .

Le président: Monsieur Franklin.

M. Franklin: Merci, monsieur le président.

Laissez-moi vous dire, monsieur McKnight, en réponse à votre question, que ces achats du CN remontent à décembre 1982. Par conséquent, je doute que nous ayons réalisé des profits sur l'achat de ces terres parce que nous n'aurions pas pu vraiment commencer les travaux de forage en 1982 puisque nous ne nous sommes portés acquéreurs de ces terres qu'en décembre.

Mais pour ce qui concerne l'observation que vous avez faite au sujet de notre achat de terres, laissez-moi vous dire que les seules terres que nous ayons achetées pour CN Exploration sont des lots adjacents aux terres qui nous appartiennent déjà. Et comme nous avons découvert du pétrole en forant, nous avons voulu éviter que quelqu'un vienne acheter ces terres et nous prennent notre pétrole sous nos pieds, si vous me permettez l'expression. Nous avons donc voulu protéger notre avoir. Nous n'achetons que des terres adjacentes aux terres qui nous appartiennent déjà et qui contiennent effectivement du pétrole. En décembre de l'année dernière, 272 lots ont été mis en vente. Le CN n'a réussi à en acheter que 8. En mars . . .

M. McKnight: Les 71 p. 100 de la superficie de location.

M. Franklin: Nous avons un total de 1,757 acres.

M. McKnight: Sur 2,473.

M. Franklin: Je ne sais pas. Tout ce que je sais, c'est qu'il y avait 272 lots en vente, que les offres étaient très concurrentielles et que nous n'en avons obtenu que 8. En mars, 214 lots ont été mis en vente et nous n'en avons acheté que 4. Nous avons payé une moyenne de \$385. Certaines des petites sociétés ont offert jusqu'à \$1,000 l'acre. On ne peut donc pas nous accuser d'avoir fait monter les prix.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

M. Nowlan invoque le Règlement.

M. Nowlan: Oui, j'ai eu une idée en entendant les témoignages d'aujourd'hui. Mais comme il est presque 12h30, eh bien . . . en fait j'aurais deux rappels au Règlement à faire; primo, nous pourrions peut-être lever la séance et attendre de voir ce qui se passera au cours des quelques prochaines semaines, en termes d'arrangements entre le CN et CAST, enfin nous pourrions attendre de voir les réponses à certaines questions que nous avons posées. Cela nous permettra de lever maintenant la séance. Comme vous le savez, monsieur LeClair, le président du CN ne peut pas être des nôtres cet après-midi. Ou si les membres du Comité sont d'accord, nous pourrions ajourner *sine die*.

The Chairman: I will not object.

Le président: Je ne suis pas contre cette idée.

[Text]

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I was on for a second round, but my second round can wait until next time.

The Chairman: I was going to add that caveat, that I would keep the existing list and, if it is appropriate when we meet again, if we have the same membership, we will follow the list as it exists.

Is that agreed?

Mr. Olivier: Mr. Chairman, if my colleagues will permit me, I just want to ask a question, because if he is coming back one day I want to have some papers tabled. If you will permit me?

Mr. Nowlan: Yes, I want to speak on another point of order, a second point of order—but you ask the question.

The Chairman: Just a minute. Before we get to that second point of order, I think Mr. Blaikie wants to speak on the first one.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I think I am in a minority on this, but I would have preferred that we did come back in the afternoon for a little while, not holding Mr. LeClair here if he had to go, because I had at least half a dozen more questions having to do with CN Rail that I would like to have the opportunity to ask. I do not know when the committee will meet again, so I would like to register my desire that we do meet this afternoon. If the committee decides otherwise, I will have to accept that.

The Chairman: Mr. Blaikie, I understand your position, but it seems to me that the committee has already expressed its sentiment otherwise and I have to follow the wish of the committee. I can advise you, however, that your name is on for the second round and you will be one of the first three questioners when we come back.

Mr. Olivier.

M. Olivier: Juste une question, monsieur LeClair. J'aimerais savoir s'il vous sera possible, à votre retour ici, d'avoir les noms et fonctions des conseils d'administration de vos compagnies consolidées, tels qu'ils apparaissent à la page 5 du rapport annuel, dans la version française.

M. LeClair: Monsieur Olivier, vous vous réferez aux noms des conseillers et de l'administration, ça veut dire les membres des bureaux de direction de ces compagnies-là?

M. Olivier: C'est cela.

M. LeClair: D'accord. Non, ils ne sont pas dans . . .

M. Olivier: Ils ne sont pas dans le rapport annuel.

M. LeClair: Ici, on n'a que les noms des compagnies, mais vous voulez avoir les noms des différents conseils d'administration.

M. Olivier: C'est cela.

The Chairman: Just a minute, before we go.

[Translation]

M. Ellis: Monsieur le président, j'avais mis mon nom sur la liste pour le deuxième tour, mais je peux attendre à la prochaine fois.

Le président: J'allais justement ajouter que je pourrais conserver la même liste et que nous pourrions la reprendre à la prochaine réunion.

Êtes-vous d'accord?

M. Olivier: Monsieur le président, si mes collègues me le permettent, j'aurais une question à poser. En effet, si ce témoin revient, j'aimerais qu'il nous apporte quelques documents. Me donnez-vous la permission?

M. Nowlan: J'ai un autre rappel au Règlement à faire, mais posez toujours votre question.

Le président: Un instant. Je pense que M. Blaikie a quelque chose à dire au sujet du premier rappel au Règlement, avant que nous ne passions au second.

M. Blaikie: Monsieur le président, je suis probablement en minorité, mais j'aurais préféré que nous revenions cet après-midi sans M. LeClair, s'il a d'autres engagements. J'aurais eu encore six ou sept questions à poser au sujet de CN Rail. Je ne sais pas quand le Comité se réunira de nouveau, mais je voulais quand même vous faire part de mon désir que nous nous réunissions encore cet après-midi. Mais si le Comité décide du contraire, je suivrai.

Le président: Monsieur Blaikie, je comprends très bien votre point de vue, mais le Comité a déjà pris sa décision et je ne veux pas la changer. Mais votre nom est sur la liste pour le deuxième tour et vous serez donc parmi les trois premiers intervenants lorsque nous nous réunirons de nouveau.

Monsieur Olivier.

Mr. Olivier: I have just one question that I would like to ask you, Mr. LeClair. I would like to know whether you will be able, when you come back here, to provide us with the names and responsibilities of the members of the boards of directors of your consolidated companies of which there is a list on page five in the French version of your annual report.

Mr. LeClair: Mr. Olivier, do you mean the names of the members of the board of directors of those companies?

Mr. Olivier: That is right.

Mr. LeClair: Okay. No, they are not in the . . .

Mr. Olivier: They are not listed in the annual report.

Mr. LeClair: Do you mean that only the names of the companies are listed but you want to have the names of the numbers of the various boards of directors.

Mr. Olivier: That is right.

Le président: Un instant, avant que nous ne levions la séance.

[Texte]

Mr. Nowlan: On another point of order, it is most important. In view of the fact that we, quite properly, earlier today acknowledged the fact of the physical presence of Mr. Smith, after 25 years before the cross of coming to interesting, stimulating transport committee hearings, I think, as a Nova Scotian, especially with my colleague, Mr. Forrestall, we should especially acknowledge the presence at the table of witnesses of Dr. Michael Kirby, who wears many hats. Perhaps we will have a chance to ask him some questions next time, to find out what hat he wears when he is seated at the table . . .

An hon. Member: And if it fits.

Mr. Nowlan: —and if it fits—when he sits at the table with the Canadian National executives.

The Chairman: Well taken, Mr. Nowlan. I do not mind your putting questions to Dr. Kirby with regard to his responsibilities at CN. I do not want any about fish.

Mr. LeClair: May I answer a question?

The Chairman: Yes, Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Olivier was referring to consolidated companies; the others are joint venture. That might be difficult, because they are not under our control. Your mentioned, if I understand you, consolidated companies—that is the two first columns of page 5.

The Chairman: Mr. Olivier.

M. Olivier: C'est dans les compagnies où vous êtes majoritaire.

The Chairman: That might be difficult, but there is no problem with the first two columns.

M. Olivier: Monsieur LeClair, si vous êtes majoritaire, vous êtes le «décideur».

The Chairman: *Oui.* There is no problem with the first two columns. There might be a problem with the last one. Even though we may be in a majority position, I have to look at the appropriateness of giving public information on companies that are, in essence, private companies.

Mr. Olivier: Yes.

The Chairman: But we will take a look at that and if you think it can be done, we will do it.

Mr. Olivier: Two first columns: with the first two columns I do not have any problems.

The Chairman: Okay. The only way we can make a decision on that is . . . after we see what information has been provided.

Before we adjourn, I would like to thank all the witnesses for appearing here today. I think it is evident that Dr. LeClair has steeped himself a great deal in the affairs of CN. I appreciate the candour with which the questions were answered.

[Traduction]

M. Nowlan: J'ai un autre rappel au Règlement à faire et il est très important. Nous avons, et avec raison, souligné aujourd'hui la présence de M. Smith qui fête ses 25 ans d'assistance aux réunions fort stimulantes et intéressantes du Comité des transports. Mais il est important aussi pour moi de signaler, en tant que Néo-Écossais, comme mon collègue M. Forrestall d'ailleurs, la présence à la table des témoins de M. Michael Kirby qui joue bien des rôles. Nous aurons peut-être l'occasion de lui poser des questions la prochaine fois pour déterminer quel rôle il joue ici à cette table . . .

Une voix: Il faudrait voir.

M. Nowlan: . . . avec les hauts fonctionnaires des Chemins de fer nationaux du Canada.

Le président: D'accord, monsieur Nowlan. Je ne m'oppose pas à ce que vous posiez des questions à M. Kirby au sujet de sa responsabilité au CN. Mais je ne voudrais pas que vous lui parliez de poisson.

M. LeClair: Puis-je répondre à une question?

Le président: Allez-y, monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur Olivier a parlé de compagnies consolidées. Les autres sont des entreprises en coparticipation. Il sera peut-être compliqué de répondre à cette question parce que nous n'avons pas compétence sur ces compagnies. Vous avez parlé, si j'ai bien compris, des compagnies consolidées dont il est question dans les deux premières colonnes de la page 5.

Le président: Monsieur Olivier.

Mr. Olivier: I am talking about the companies where you have the majority.

Le président: Ça peut être difficile, mais les deux premières colonnes ne posent pas de problème.

Mr. Olivier: Mr. LeClair, if you have the majority, you make the decisions.

Le président: *Yes.* Les deux premières colonnes ne posent pas de problème. La dernière peut en poser un, toutefois. Même si nous sommes majoritaires, il faut d'abord déterminer s'il est approprié de divulguer des renseignements sur des sociétés qui sont essentiellement privées.

M. Olivier: Je vois.

Le président: Mais nous verrons et si c'est possible, nous vous répondrons.

M. Olivier: Les deux premières colonnes, elles ne me causent pas de problème.

Le président: Très bien. La seule façon de prendre une décision à ce sujet . . . il faudra attendre de voir les renseignements à cet égard.

Avant de lever la séance, j'aimerais remercier tous les témoins d'être venus comparaître devant nous aujourd'hui. Je pense qu'il est assez évident que M. LeClair s'est très bien familiarisé avec les affaires du CN. J'apprécie la sincérité avec laquelle il a répondu à nos questions.

[Text]

• 1230

We will let you know, of course, about future decisions of the committee with regard to your future appearances. We will try to give you sufficient advance notice that it will not be too inconvenient for you.

I also want to express our appreciation for your coming today on such short notice with the change of dates. Thank you very much, gentlemen.

Mr. LeClair: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Before the committee goes, is it agreed that the responses provided by CN to members of the committee, with reference to the questions put by Mr. Nowlan in his questioning, should be appended to this day's proceedings? Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Nous vous tiendrons au courant, bien entendu, des décisions du Comité eu égard à vos autres comparutions. Nous essaierons de vous donner suffisamment de préavis pour ne pas trop vous compliquer la tâche.

J'aimerais également vous remercier d'être venus avec aussi peu de préavis vu le changement de date. Merci beaucoup, messieurs.

M. LeClair: Merci, monsieur le président.

Le président: Avant de partir, j'aimerais vous demander si vous êtes d'accord pour que les réponses que les représentants du CN fourniront aux membres du Comité et à M. Nowlan soient annexées au compte rendu d'aujourd'hui? Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-45"

RESPONSES PROVIDED BY THE CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
TO QUESTIONS ON THEIR ANNUAL REPORTS FOR 1980 AND 81

Canadian National

Canadien National

280 Albert Street
Suite 801
Ottawa, Ontario
K1P 5G8

April 29, 1983

Reference

N/réf.

Miss Santosh Sirpaul
Clerk
Transport Committee
House of Commons
Ottawa

Dear Miss Sirpaul:

When Canadian National appeared before the Transport Committee on June 10 and 29, 1982, some questions were raised by committee members which could not be answered immediately. Please find enclosed, in English and French, replies to those unanswered questions.

In addition, there is a reply to clarify the one given to Mr. Forrestall at page 69:53.

The replies cover questions asked by Messr. Corbin (68:56); Nowlan (69:20 and 69:35); Forrestall (69:28 and 69:38); Forrestall (69:35); Benjamin (69:43); Benjamin (69:44); McRae (69:68); McDermid (69:71); and the clarification for Mr. Forrestall (69:53).

With good wishes.

Sincerely,

Executive Representative

cc Mr. Maurice Dionne, MP
Chairman
Standing Committee on Transport
House of Commons
Ottawa

Questioner: Mr. E.G. Corbin

Subject: Breakdown of Reduced
Express Employees

1981

Number of CNX employees who had to relocate involving
a change of residence: 29

1982

Number of positions reduced: 470

Number of Employees who retired
under Company Pension Plan 162

Number of Employees separated
due to death, resignation or
discharge 73

Number of employees reassigned
within the Company, outside of
CNX 235

Number of CNX employees who had
to relocate involving a change
of residence 4

Questioner: Mr. J.P. Nowlan, M.P.

Subject: CN Pension Plan -
Analysis by independent
actuaries

Attached are:

- 1) Analysis prepared by independent actuaries regarding the factors that have given rise to the unfunded liability in the CN Pension Fund.
- 2) An actuarial estimate and analysis supporting the 13% additional cost of providing inflation protection.

MERCER

March 15, 1982

Mr. Y. Khatib
Manager, Pension Administration
Canadian National Railways
935 De La Gauchetiere Street West
7th Floor
Montreal, Quebec
H3B 2M9

Re: Unfunded Actuarial Liability

Dear Mr. Khatib:

Our most recent actuarial valuation revealed an unfunded actuarial liability of \$1,533,249,000 as at December 31, 1980 (our report dated January 1982).

The enclosed Appendix A lists each amount of additional actuarial liability, which had been generated over the previous thirteen (13) years and which was added to the initial unfunded actuarial liability.

Effective October 1, 1967, the Pension Benefits Standards Act (P.B.S.A.) set requirements or minimum standards regulating the funding of the CN Pension Plans.

The difference between the Fund Assets and the Accrued Liabilities, i.e. the initial Unfunded Actuarial Liability, had to be established as at that date and CN had to undertake a fixed commitment in order to amortize that deficiency.

The initial deficit was originally valued at \$675,000,000 on the basis of a 4% interest assumption and no salary projection. The following year, the actuarial assumptions were changed and, among these changes, the interest rate was raised to 7½%. This had the effect of reducing the initial unfunded actuarial liability to \$300,410,000 as at December 31, 1968.

Using these revised assumptions, we have estimated that the initial unfunded actuarial liability would have been \$300,764,000, which is shown as the original amount in the enclosed Appendix.

Thereafter, additional actuarial liabilities, i.e. in addition to actuarial liabilities accruing in respect of current service and covered by the current service contributions (made by both the Company and the members), were generated every year by the following:

1801, avenue McGill College, bureau 900, Montréal (Québec) H3A 2N4 285-1802

MERCER

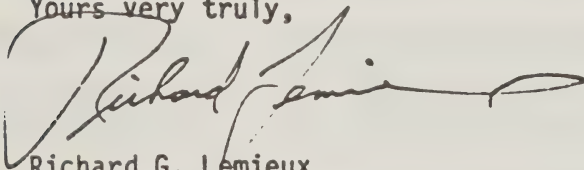
Page 2
Mr. Y. Khatib
March 15, 1982

- improvements in benefit,
- experience deficiencies, and
- changes in actuarial assumptions

These additional actuarial liabilities as listed in the enclosed Appendix A can be found in the annual financial statements of your Pension Trust Funds. The sum of these original amounts, up to January 1, 1981, is equal to \$1,714,811,471. The difference between the latter amount and the one shown in our valuation report represents the repayment made by CN toward the unfunded actuarial liabilities throughout those years. This does not take into account the interest payments made by CN on the unfunded actuarial liabilities.

In the enclosed Appendix B, we have regrouped those additional actuarial liabilities, created between October 1, 1967 and January 1, 1981, and show the total for each category.

Yours very truly,



Richard G. Lemieux
Principal

Enclosures

RGL/lp

MERCER

APPENDIX ACANADIAN NATIONAL RAILWAYS

Summary of the
Actuarial Liabilities
added to the
Initial Unfunded Actuarial Liability
(as at October 1, 1967)

<u>Original Date</u>	<u>Nature or explanation</u>	<u>Original Amount</u>
October 1, 1967	Initial Unfunded Actuarial Liability	
-	- to meet the newly established funding standards of P.B.S.A.	\$ 300,764,000*
October 1, 1970	Change in Early Retirement rule (By-Law 82)	16,000,000
January 1, 1971	Escalation of pensions in payment	56,700,000
October 31, 1971	Reopening of 1959 Plan (from Sept. 30, 1970 to 1971)	26,800,000 44,905,000
December 31, 1971	Experience deficiency	47,470,000
January 1, 1972	Escalation of pensions in payment	19,180,000
January 1, 1973	Escalation of pensions in payment	11,170,000
December 31, 1972	Change in actuarial assumptions	31,628,471
January 1, 1973	Increase in benefit formula to 2% for allowable service after 1955 under 1959 Plan	197,300,000
January 1, 1974	Escalation of pensions in payment	23,630,000
January 1, 1975	Increase in benefit formula to 2% for allowable service before 1956 under 1959 Plan	49,890,000
January 1, 1975	Escalation of pensions in payment	23,816,000

MERCER

Page 2
Appendix A

<u>Original Date</u>	<u>Nature or explanation</u>	<u>Original Amount</u>
January 1, 1975	Reduction due to the establishment of the U.S. 1975 Plan	\$ (9,892,000)
December 31, 1975	Experience deficiency & change in actuarial assumptions	266,934,000
January 1, 1976	Escalation of pensions in payment	22,337,000
January 1, 1977	Escalation of pensions in payment	14,429,000
December 31, 1977	Experience deficiency & change in actuarial assumptions	171,807,000
January 1, 1978	Escalation of pensions in payment	15,492,000
December 31, 1978	Reduction due to the establishment of VIA	(26,381,000) (2,388,000)
January 1, 1979	Escalation of pensions in payment	15,464,000
December 31, 1979	Reopening of 1959 Plan (10-year buy back)	30,000,000
December 31, 1980	Change in actuarial assumptions	325,253,000
January 1, 1981	Escalation of pensions in payment	39,141,000
January 1, 1981	Additional of NAR group	3,362,000
	TOTAL	<u>\$1,714,811,471</u>

* Reduced amount on the basis of the revised actuarial assumptions adopted as at December 31, 1968.

MERCER

APPENDIX BCANADIAN NATIONAL RAILWAYS

Original registration with
P.B.S.A. on October 1, 1967

Initial Unfunded Actuarial
Liability of \$300,764,000*

- to meet the newly established
funding standards

Actuarial Liabilities
generated from
October 1, 1967 to January 1, 1981

	<u>Total</u>
- by improvements in plan provisions	\$368,257,000
- by pension escalations to pensioners	\$241,359,000
- by experience deficiencies or changes in actuarial assumptions	\$843,092,471
- by transferring employees out	(38,661,000)

* Reduced amount on the basis of the revised actuarial
assumptions adopted as at December 31, 1968.

WILLIAM M.
MERCER
LIMITÉE

February 10, 1982

Confidential

Mr. Y. Khatib
Canadian National Railways
P.O. Box 8100
Montreal, Que.
H3C 3N4

Dear Mr. Khatib:

re: Cost estimates of pension plan changes

Since our letter of January 22, 1982, we have met with Ron Geisinger of TPF&C to determine the reasons for the differences between the CP and the CN cost estimates for the same plan changes.

As a result of the discussions, the CP estimates are to be revised in the early retirement (much closer to CN), and the indexing (slightly reduced from first estimates). We, at the same time, have reviewed our estimates and feel it desirable to make a slight revision in the indexing plan change estimates. The revision increases the cost estimates for early and disability retirements and for spouses' pensions so that the indexing cost is 13.02% of payroll as compared to 12.13% of payroll given in the January 22, 1982 letter.

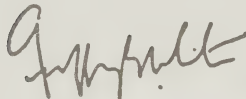
In comparing the CN cost estimates with the CP estimates (see attached), one should recognize that the CP economic assumptions are 8% interest (comprised of 3% real rate of return and 5% inflation) and 6½% general wage increase (comprised of 5% inflation and 1½% productivity), while the CN economic assumptions are 7% interest (comprised of 3% real rate of return and 4% inflation) and 5½% general wage increase (comprised of 4% inflation and 1½% productivity). Another difference in the funding policy of the 2 Companies deals with the manner of amortization of the unfunded actuarial liability with CP using equal annual payments and CN using a level percentage of payroll. We have included the equal annual special payment in dollar terms and expressed as a percentage of payroll for the first year. Obviously when the payroll increases, the CP special

MERCER

payment decreases as a percentage of payroll while the CN percentage is constant throughout the period. Conversely, the CP dollar amount is constant while the CN dollar amount increases throughout the 15 year period.

If you have any questions concerning these results either myself or Richard would be pleased to hear from you.

Yours very truly,



Geoffrey B. White
Director

GBW:pkw
att.

cc: R. G. Lemieux

Questioner: Mr. J.M. Forrestall, M.P.

Subject: Financial Status of
CN Pensioners

The overall personal financial status of CN pensioners is not available to the Company, nor is it required by the Company for the purposes of calculating CN pensions.

Pensioners who qualify for the Federal Old Age Security may be eligible for a Guaranteed Income Supplement if they are living on a limited amount of income. Eligibility for the G.I.S. is determined by the Government on the basis of a "means test"; however, under the Canadian Human Rights legislation (Privacy Bill), the earnings of individuals who have applied for the G.I.S. are held in strict confidence.

Questioner: Mr. J.M. Forrestall, M.P.

Subject: Unfunded Liability

The Corporate Comptroller confirms Mr. Lange's oral answer which explained that the unfunded liability was not related to the \$808,000,000 of debt converted to capital stock as of December 31, 1977. A reference to the Consolidated Balance Sheet in CN's 1977 Annual Report (page 25) indicates that its Long-Term Debt amounted to \$2,376,253,000. The \$808,000,000 Recapitalization legislation was passed in June 1978 with an effective date of December 31, 1977. The 1978 Annual Report (page 25) reflects this retroactive reduction in the 1977 Long-Term Debt which, after adjustment, amounted to \$1,568,253,000 (i.e. \$2,376,253,000 - \$808,000,000). That conversion was designed to develop a capital structure consistent with other railways and its determination was based on the annual financial statements of the Company. In accordance with generally accepted accounting principles, the unfunded liability disclosed in the Pension Trust Funds Consolidated Statement of Financial Position is not a liability recorded in CN's Consolidated Balance Sheet and this can be verified by referring to Note 4 of the 1977 and 1978 Consolidated Financial Statements (pages 32 and 31, respectively) where the composition of the Long-Term Debt for each of those years is disclosed. The unfunded liability is a separate matter and appears in Note 8 of the 1977 and 1978 Consolidated Financial Statements (pages 37 and 38 in each case).

Questioner: Mr. L.G. Benjamin, M.P.

Subject: CN Pension Plans

The Company has granted either cost of living adjustments or increases to certain pensioners each year since 1971. The following shows the average increase in CN pensions, as well as the percentage of increase in total retirement income (including Old Age Security and Canada/Quebec Pension Plan benefits) over the years for 1935 and 1959 plan pensioners. Increases and adjustments given by CN since 1971 have cost the Company approximately \$243 million.

1935 Pension Plan

A non-contributor who retired in 1966 on a CN pension of \$25.00 a month now receives a CN pension of \$149.66, or an increase of 598.64% since retirement. This figure does not include any income derived from government sponsored plans.

1959 Pension Plan

An employee who retired on an average CN pension of \$246.76 a month in 1967, now receives a CN pension of \$383.06 a month. Combined with increases in Old Age Security and Canada/Quebec Pension Plan benefits, the total retirement income of that individual today will have increased by 195.83%.

Employees who retired on an average pension of \$279.70 in 1968 now receive a CN pension of \$405.62. When supplemented by increases in the government pension plans, this pensioner's total retirement income today has increased by 185.23%.

The average CN pension of an employee who retired in 1971 was \$291.40. This amount has increased to \$371.19 today. Combined with increases in government pensions, the total retirement income of this pensioner has escalated by 174.65%.

The following shows the number of pensioners in the CN 1935 and 1959 Pension Plans and the monthly amount of pension paid as at December 31, 1981:

(a) less than \$50.00 a month	1,501
(b) \$50.00 to \$99.99	1,338
(c) \$100.00 to \$149.99	1,921
(d) \$150.00 to \$199.99	1,751
(e) \$200.00 to \$299.99	4,523
(f) \$300.00 to \$399.99	4,250

(g)	\$400.00 to \$499.99	3,089
(h)	\$500.00 to \$599.99	2,453
(i)	\$600.00 to \$699.99	2,042
(j)	\$700.00 to \$799.99	1,638
(k)	\$800.00 to \$899.99	1,417
(l)	\$900.00 to \$999.99	1,004
(m)	\$1,000.00 to \$1,499.99	2,114
(n)	\$1,500.00 to \$1,999.99	281
(o)	\$2,000.00 to \$2,499.99	54
(p)	\$2,500.00 and over	25

In a number of cases the amounts of pensions paid by the Canadian National Railways do not represent the total pensions payable to employees for railway service. Pensions payable by CNR to international employees (service in both Canada and the United States) relate to their service in Canada only. Such employees also receive annuities payable under the U.S. Railroad Retirement Act or the Social Security Act for service performed in the United States. For example, there are a number of international employees who also receive U.S. Railroad Retirement or Social Security annuities in respect of CN service rendered in the United States.

In addition, there are various pension agreements between CN and other companies, such as Canadian Pacific Ltd. and the Ontario Northland Railway, where each company issues separate cheques for its portion of the total pension. Only the pension payable by CN is in this statement. Also, since the passing of the Pension Benefits Standards Act by the Federal Government on October 1, 1967, there are employees who have terminated service with CN and are receiving rather small compulsory deferred pensions for service performed only from October 1, 1967. The balance of those receiving small pensions are employees who receive basic pensions (\$25) and employees who had very short service and very small contributions.

Questioner: Mr. Les Benjamin, M.P.

Subject: CN Pension Trust Funds
Net Earnings on Investment
- 1981

The net earnings of \$329 million in 1981 on the investment of the CN Pension Trust Funds are comprised as follows:

<u>INVESTMENT INCOME</u>	<u>\$ Millions</u>
Short Term Investments	30.9
Bonds	87.7
Mortgages	34.2
Real Estate	6.5
Common Stocks	52.5
Oil & Gas Properties	10.3
Private Corporations	<u>3.0</u>
	225.1
Less Administrative Expenses	<u>(2.8)</u>
	222.3
Capital Gains	<u>106.7</u>
NET INVESTMENT INCOME	<u><u>329.0</u></u>

Questioner: Mr. P.E. McRae, M.P.

Subject: Lengths of Sidings between
Thunder Bay and Atikokan

With few exceptions, CN constructs sidings of sufficient length to handle the length of train normally operated over that route. The actual number of sidings required is determined by the number of trains to be operated within a specific time frame, which determines the capacity of the route.

On existing routes which already have sidings where it is planned to run longer trains, only sufficient sidings required to provide the capacity for the long trains are extended. The balance of sidings would be used for meets with short trains or as work tracks and would be extended in the future as additional capacity is required.

This is the situation on the subdivision between Thunder Bay and Atikokan. The long trains are nominally 130 to 135 cars in length. Between Conmee and Atikokan the single track section, 105 miles long, four long sidings, spaced 15 to 24 miles apart, have been provided to handle the 130 car trains. Four additional sidings have been planned for extension in the future when more capacity is required.

Traffic growth in western Canada is forcing CN to plan the expenditure of large amounts of capital funds to add capacity. The problem is the availability of capital to apply to the required capacity improvements at all locations within an acceptable time frame. Thus capacity improvements must be prioritized.

Winnipeg to Thunder Bay is an important traffic carrying line and is included in the planning process.

Questioner: Mr. J.H. McDermid, M.P.

Subject: Right-of-way in vicinity
of Brampton & Georgetown

The right-of-way in the vicinity of Brampton and Georgetown, Ont. was inspected on August 4, 1982, by Engineering personnel assigned to the Great Lakes Region. From all appearances, the main cause of concern would be from track material release-ments scattered along the right-of-way in conjunction with a minimal amount of garbage and a developing vegetation condition.

Arrangements have now been made to have the litter removed and the weeds and brush cut back to an acceptable level, within present budgetary restraints.

Questioner: Mr. J.M. Forrestall, M.P.

Subject: Pension Trust Funds

With reference to the Minutes of Proceedings and Evidence at the Committee's meeting of June 29, 1982 (Issue No. 69) and particularly page 69:53, the Accounting Department of the Company has requested that Mr. Lange's statement, as reported at lines 11 and 12, should be qualified to specify that the figures in question are accurate only if the headings of Columns 6 and 7 of Exhibit P to the brief submitted by the Canadian Railway Employees' Pension Association, Inc., are amended by insertion of the words "and current contributions by CNR" in both cases after the word "interest".

APPENDICE "TRPT-4:5"

RÉPONSES FOURNIES PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
AUX QUESTIONS SUR LEURS RAPPORTS ANNUELS POUR 1980 ET 1981.

Canadien National

280 Albert
Suite 801
Ottawa, Ontario
K1P 5G8

Le 29 avril 1983

Mademoiselle Santosh Sirpaul
Greffier du Comité des transports
Chambre des communes
Ottawa

Mademoiselle,

Lorsqu'ils ont comparu devant le Comité des transports, les 10 et 29 juin 1982, les porte-parole du Canadien National n'étaient pas en mesure de répondre immédiatement à certaines questions soulevées par des membres du Comité. Vous trouverez donc ci-joint, en français et en anglais, les réponses à ces questions.

Nous vous faisons parvenir en outre des éclaircissements sur la réponse à une question de M. Forrestall, à la page 69:53.

Les réponses portent sur des questions posées par MM. Corbin (68:56), Nowlan (69:20 et 69:35), Forrestall (69:28, 69:35 et 69:38), Benjamin (69:43 et 69:44), McRae (69:68) et McDermid (69:71); les éclaircissements portent sur la réponse à l'intervention de M. Forrestall (69:53).

Je vous prie d'agréer, Mademoiselle, mes salutations distinguées.

Le Représentant général,

c.c.: Monsieur Maurice Dionne, député
Président du Comité permanent
des Transports
Chambre des communes
Ottawa

Question posée par Monsieur E.C. Corbin,
député

Objet: Répartition de la réaffectation
des employés de la section
des messageries

Des 426 employés qui ont été réaffectés en 1981,
29 ont été mutés à d'autre ville.

Le nombre d'employés mis à pied au service de messagerie
en 1982 était 470.

De ceux-ci:

162 ont dû prendre leur retraite, selon les règles
sur la pension de la compagnie;

73 sont décédés, ont démissionnés, ou ont été renvoyés; et

235 ont été réaffectés au sien de la compagnie, (4 de ceux-ci
ont été mutés à d'autre ville.

Question posée par Monsieur J.P. Nowlan,
député

Objet : Régime de retraite du CN —
Analyse effectuée par des
actuaires indépendants

Sont annexées :

- 1) Une analyse effectuée par des actuaires indépendants portant sur les facteurs auxquels est attribuable la dette non provisionnée de la caisse de retraite du CN.
- 2) Une estimation et une analyse actuarielles expliquant la hausse de 13 % du coût nécessaire pour assurer la protection contre l'inflation.

MERCER

Le 15 mars 1982

Monsieur Y. Khatib
Directeur des Régimes de retraite
Chemins de fer nationaux du Canada
935, rue de La Gauchetière ouest
7^e étage
Montréal (Québec)
H3B 2M9

Objet : Dette actuarielle non provisionnée

Monsieur,

Notre évaluation actuarielle la plus récente a révélé une dette actuarielle non provisionnée de \$1 533 249 000 au 31 décembre 1980 (notre rapport de janvier 1982).

L'annexe A ci-jointe donne la liste des dettes actuarielles créées depuis treize ans et qui ont été ajoutées à la dette actuarielle non provisionnée.

Depuis le 1^{er} octobre 1967, la Loi sur les normes des prestations de pension détermine les exigences ou normes minimales régissant la capitalisation des régimes de retraite du CN.

La différence entre l'actif de la caisse et la dette courue, c'est-à-dire la dette actuarielle initiale non provisionnée a dû être établie à cette date et le CN a dû prendre un engagement ferme pour l'amortir.

Le déficit initial a d'abord été évalué à \$675 000 000; il était fondé sur un intérêt hypothétique de 4 % sans prévision salariale. L'année suivante, on modifia les hypothèses actuarielles, et notamment le taux d'intérêt qui fut porté à 7.5 %, ce qui eut pour effet de réduire la dette actuarielle initiale non provisionnée à \$300 410 000 au 31 décembre 1968.

En utilisant les nouvelles hypothèses, nous avons estimé que la dette actuarielle initiale non provisionnée aurait été de \$300 764 000, qui est le montant indiqué dans l'annexe ci-jointe.

Par la suite, des dettes actuarielles supplémentaires, c'est-à-dire celles qui s'ajoutent à la dette actuarielle courue au titre des services courants et que couvrent les cotisations de la Compagnie et des employés, ont été créées chaque année en raison des faits suivants :

- accroissement des prestations de pension
- découverts techniques
- modifications des hypothèses actuarielles

Les dettes actuarielles supplémentaires qui figurent à l'annexe A ci-jointe, sont consignées dans les états financiers annuels de la Caisse fiduciaire de retraite du CN. Au 1^{er} janvier 1981, le total des montants originaux s'élevait à \$1 714 811 471. L'écart entre ce montant et celui qui est consigné dans notre rapport d'évaluation provient du versement, par le CN, au cours des années de référence, de capital en réduction de la dette actuarielle non provisionnée, intérêt sur ladite dette non compris.

Dans l'annexe B, nous avons regroupé par catégories les dettes actuarielles supplémentaires créées entre le 1^{er} octobre 1967 et le 1^{er} janvier 1981 et avons indiqué le total pour chacune des catégories.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

L'actuaire,

(signé) Richard G. Lemieux

Pièces jointes

MERCER

ANNEXE ACHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Sommaire des
dettes actuarielles
ajoutées à la
dette actuarielle initiale non provisionnée
(au 1^{er} octobre 1967)

<u>Date</u>	<u>Nature ou origine de la dette</u>	<u>Montant originnaire</u>
1 ^{er} octobre 1967	Dette actuarielle initiale non provisionnée - conformément à la nouvelle Loi sur les normes des prestations de pension	\$ 300 764 000*
1 ^{er} octobre 1970	Modification de la règle sur la retraite anticipée (règle 82)	16 000 000
1 ^{er} janvier 1971	Augmentation des prestations de pension	56 700 000
31 octobre 1971	Réouverture du régime de 1959 (du 30 sept. 1970 à 1971)	26 800 000 44 905 000
31 décembre 1971	Découvert technique	47 470 000
1 ^{er} janvier 1972	Augmentation des prestations de pension	19 180 000
1 ^{er} janvier 1973	Augmentation des prestations de pension	11 170 000
31 décembre 1972	Modification des hypothèses actuarielles	31 628 471
1 ^{er} janvier 1973	Hausse à 2 % du pourcentage servant au calcul de la pension pour le service reconnu accumulé après 1955 au titre du régime de 1959	197 300 000
1 ^{er} janvier 1974	Augmentation des prestations de pension	23 630 000
1 ^{er} janvier 1975	Hausse à 2 % du pourcentage servant au calcul de la pension pour le service reconnu accumulé avant 1956 au titre du régime de 1959	49 890 000
1 ^{er} janvier 1975	Augmentation des prestations de pension	23 816 000

<u>Date</u>	<u>Nature ou origine de la dette</u>	<u>Montant originnaire</u>
1er janvier 1975	Réduction en raison de l'instauration du régime de 1975 aux É.-U.	\$ (9 892 000)
31 décembre 1975	Découvert technique et modification des hypothèses actuarielles	266 934 000
1er janvier 1976	Augmentation des prestations de pension	22 337 000
1er janvier 1977	Augmentation des prestations de pension	14 429 000
31 décembre 1977	Découvert technique et modification des hypothèses actuarielles	171 807 000
1er janvier 1978	Augmentation des prestations de pension	15 492 000
31 décembre 1978	Réduction en raison de la création de VIA	(26 381 000) (2 388 000)
1er janvier 1979	Augmentation des prestations de pension	15 464 000
31 décembre 1979	Réouverture du régime de 1959 (rachat de 10 années de service)	30 000 000
31 décembre 1980	Modification des hypothèses actuarielles	325 253 000
1er janvier 1981	Augmentation des prestations de pension	39 141 000
1er janvier 1981	Adjonction du groupe CCNA	<u>3 362 000</u>
	TOTAL	<u><u>\$1 714 811 471</u></u>

* Montant réduit en fonction des hypothèses actuarielles
existant au 31 décembre 1968.

MERCER

ANNEXE BCHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Enregistrement initial effectué
le 1^{er} octobre 1967 — LNPP

Dettes actuarielles initiales non
provisionnées de \$300 764 000*

- conformément aux nouvelles
normes sur la capitalisation

Dettes actuarielles
créées entre
le 1^{er} octobre 1967 et le 1^{er} janvier 1981

Total

- par l'amélioration des dispositions du régime	\$368 257 000
- par l'augmentation des pensions payées aux retraités	\$241 359 000
- Par des découverts techniques ou des modifications aux hypothèses actuarielles	\$843 092 471
- par le transfert des cotisations d'employés à d'autres régimes	(38 661 000)

*Montant réduit en fonction des hypothèses actuarielles existant
au 31 décembre 1968.

WILLIAM M.
MERCER
limitée

Le 10 février 1982

Confidentiel

Monsieur Y. Khatib
Chemins de fer nationaux du Canada
Case postale 8100
Montréal (Québec)
H3C 3N4

Objet : Coût estimatif des modifications apportées au régime de retraite

Monsieur,

Depuis l'envoi de notre lettre du 22 janvier 1982, nous nous sommes entretenus avec M. Ron Geisinger du groupe TPF & C, en vue de déterminer les raisons de l'écart entre les coûts estimatifs du CP et ceux du CN pour apporter les mêmes modifications aux régimes de retraite.

À la suite de nos discussions, les estimations du CP doivent être réétudiées en ce qui concerne la retraite anticipée (pour être plus proches de celles du CN) et l'indexation (légèrement réduite par rapport aux chiffres précédents). De notre côté, nous avons revu nos estimations et considérons qu'il y a lieu de les modifier quelque peu en ce qui concerne l'indexation. Cette révision se traduit par une augmentation du coût estimatif des prestations au titre de la retraite anticipée et de la retraite pour cause d'invalidité, et des prestations versées aux conjoints survivants, portant ainsi le coût de l'indexation à 13.02 % des salaires comparativement au chiffre de 12.13 % indiqué dans notre lettre du 22 janvier 1982.

Si l'on compare les coûts estimatifs du CN et ceux du CP (voir pièce jointe), on constate que les hypothèses économiques du CP se fondent sur un taux d'intérêt de x % (comprenant un taux réel de rendement de x % et un taux d'inflation de x %) et sur un relèvement général des salaires de x % (comprenant un taux d'inflation de x % et un taux de productivité de x %), alors que les hypothèses économiques du CN se fondent sur un taux d'intérêt de 7 % (comprenant un taux réel de rendement de 3 % et un taux d'inflation de 4 %) et sur un relèvement général des salaires de 5.5% (comprenant un taux d'inflation de 4 % et un taux de productivité de 1.5 %). Le mode de financement des compagnies diffère aussi en ce qui concerne l'amortissement de la dette actuarielle non provisionnée, le CP utilisant des versements annuels égaux et le CN, un pourcentage uniforme des salaires. Nous avons inclu le versement annuel égal spécial exprimé en dollars et l'avons traduit en pourcentage des

(Note manuscrite)

x Les détails portant sur les hypothèses économiques du CP ont été supprimés

salaires pour la première année. Il s'ensuit que lorsque les salaires augmentent, le versement spécial du CP exprimé en pourcentage diminue, alors que celui du CN demeure constant pendant la période considérée. Inversement, le montant versé par le CN et exprimé en dollars demeure constant, alors qu'il augmente pour le CN pendant les 15 années de référence.

Richard et moi-même demeurons à votre entière disposition pour répondre aux questions que vous voudriez clarifier au sujet de ces résultats.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le Directeur,

(signé) Geoffrey B. White

Pièce jointe

cc : Monsieur R.G. Lemieux

Question posée par Monsieur J.M. Forrestall, député

Objet: Situation financière des retraités du CN

La Compagnie ne dispose pas de données sur la situation financière générale des retraités, et elle n'en a d'ailleurs pas besoin pour calculer la pension qu'elle leur verse.

Les retraités ayant droit à la pension de sécurité de la vieillesse du gouvernement fédéral peuvent, si leur revenu est modique, recevoir un supplément de revenu garanti (S.R.G.). Le gouvernement détermine l'admissibilité au S.R.G. à l'aide d'un examen de ressources. Toutefois, la Loi canadienne sur les droits de la personne (projet de loi sur la protection de la vie privée) interdit la divulgation du revenu des particuliers ayant présenté une demande de supplément de revenu garanti.

Question posée par Monsieur J.M. Forrestall, député

Objet : Déficit actuariel

Le contrôleur-Affaires générales confirme la réponse donnée oralement par M. Lange pour expliquer pourquoi le déficit actuariel ne se rapportait pas à la dette de 808 millions de dollars convertie en capital-actions au 31 décembre 1977. A la rubrique "Bilan consolidé" du Rapport annuel déposé pour 1977, on peut voir que la dette à long terme du CN s'élevait à \$2 376 253 000. La Loi sur la refonte du capital ayant été adoptée en juin 1978, avec effet rétroactif au 31 décembre 1977, le Rapport annuel de 1978 (page 25) reflète donc cette réduction rétroactive de la dette à long terme de 1977 qui, après rajustement, se montait à \$1 568 253 000 (soit \$2 376 253 000 - \$808 000 000). La conversion visait à établir une structure financière comparable à celle des autres chemins de fer, compte tenu des états financiers annuels de la Compagnie. Selon les principes comptables généralement reconnus, le déficit actuariel figurant dans l'état consolidé de la situation financière des caisses fiduciaires de retraite n'est pas un élément de passif inscrit au bilan consolidé du CN, comme on peut aisément le vérifier en se reportant à la note 4 des états financiers consolidés de 1977 et 1978 (pages 32 et 31 respectivement) donnant la ventilation de la dette à long terme. Le déficit actuariel est un élément distinct dont il est fait état à la note 8, pages 37 et 38 des états financiers consolidés de 1977 et 1978.

Question posée par Monsieur L.G. Benjamin, député

Objet : Régime de retraite du CN

Depuis 1971, la Compagnie accorde annuellement à certains retraités une indemnité de vie chère ou une augmentation des prestations. Dans la présente réponse, nous indiquons l'augmentation moyenne des prestations de pension du CN, ainsi que le pourcentage d'augmentation des pensions de retraite (y compris la pension de sécurité de la vieillesse et les prestations au titre du Régime de pensions du Canada ou du Régime de rentes du Québec) pour les participants aux Régimes de 1935 et de 1959. Les augmentations et les rajustements accordés par la Compagnie depuis 1971 se montent à environ 243 millions de dollars.

Régime de retraite de 1935

Un non-cotisant qui, à son départ à la retraite en 1966, recevait une pension de \$25 par mois reçoit maintenant \$149.66, soit une augmentation de 598.64 %. Ce chiffre n'inclut pas les pensions versées au titre de régimes gouvernementaux.

Régime de retraite de 1959

Un employé qui, à son départ à la retraite en 1967, recevait une pension moyenne de \$246.76 par mois, reçoit maintenant \$383.06. Si l'on y ajoute les augmentations de la pension de vieillesse et des prestations au titre du Régime de pensions du Canada ou du Régime de rentes du Québec, on obtient une hausse de 195.83 %.

Les employés qui, à leur départ à la retraite en 1968, recevaient une pension moyenne de \$279.70, reçoivent maintenant \$405.62. Avec les augmentations des prestations au titre des régimes gouvernementaux, le revenu de ces retraités a été haussé de 185.23 %.

De même, l'employé qui, à son départ à la retraite en 1971, recevait une pension moyenne de \$291.40, reçoit aujourd'hui \$371.19, ce qui signifie qu'avec l'augmentation des prestations gouvernementales, son revenu s'est accru de 174.65 %.

Le tableau ci-après donne le nombre de retraités en vertu des Régimes de 1935 et de 1959, et indique la pension mensuelle qui leur était versée au 31 décembre 1981.

a) Moins de \$50 par mois	1 501
b) De \$50 à \$99.99	1 338
c) De \$100 à \$149.99	1 921

d)	De \$150 à \$199.99	1 751
e)	De \$200 à \$299.99	4 523
f)	De \$300 à \$399.99	4 250
g)	De \$400 à \$499.99	3 089
h)	De \$500 à \$599.99	2 453
i)	De \$600 à \$699.99	2 042
j)	De \$700 à \$799.99	1 638
k)	De \$800 à \$899.99	1 417
l)	De \$900 à \$999.99	1 004
m)	De \$1 000 à \$1 499.99	2 114
n)	De \$1 500 à \$1 999.99	281
o)	De \$2 000 à \$2 499.99	54
p)	\$2 500 et plus	25

Dans certains cas, la pension versée par les Chemins de fer nationaux du Canada ne représente pas la totalité des prestations que reçoivent les employés du service ferroviaire. Les pensions que CN Rail verse aux employés qui étaient en service international (c'est-à-dire au Canada et aux États-Unis) ne s'appliquent qu'à la portion du service effectué au Canada. Ces employés reçoivent également une rente versée au titre du U.S. Railroad retirement Act ou du Social Security Act pour la portion du service effectué aux États-Unis pour le compte du CN.

Diverses ententes sont également intervenues entre le CN et d'autres compagnies telles que Canadien Pacifique Limitée et Ontario Northland Railway concernant la pension : chaque compagnie émet un chèque pour la portion qui lui revient à payer. Les chiffres du tableau ne s'appliquent qu'à la pension payée par le CN. De plus, à la suite de l'adoption, le 1^{er} octobre 1967, de la Loi sur les normes des prestations de pension par le gouvernement fédéral, des employés qui ont quitté le CN reçoivent, pour tout service effectué à compter du 1^{er} octobre 1967, une pension plutôt modeste, qui a été obligatoirement différée. Quant aux autres employés recevant des pensions très peu élevées, il s'agit de ceux qui touchent une pension de base (\$25) et de personnes qui n'ont que très peu de service à leur actif et qui n'ont versé qu'un faible montant de cotisations.

Question posée par Monsieur Les Benjamin,
député

Objet: Revenus nets des placements des
Caisses fiduciaires de retraite
du CN en 1981

Ventilation des revenus nets de \$329 millions réalisés en
1981 par les Caisses fiduciaires de retraite du CN sur
les placements ci-dessous:

<u>REVENUS DES PLACEMENTS</u>	<u>en millions de dollars</u>
Placements à court terme	30,9
Obligations	87,7
Prêts hypothécaires	34,2
Biens immobiliers	6,5
Actions ordinaires	52,5
Pétrole et gaz	10,3
Sociétés privées	<u>3,0</u>
	225,1
Moins - frais administratifs	<u>(2,8)</u>
	222,3
Gains en capital	<u>106,7</u>
REVENUS NETS DES PLACEMENTS	<u><u>329,0</u></u>

Question posée par Monsieur P.E. McRae, député

Objet : Longueur des voies d'évitement
entre Thunder Bay et Atikokan

À quelques exceptions près, le CN construit des voies d'évitement adaptées à la longueur des trains qui empruntent ordinairement les lignes considérées. On calcule le nombre de voies d'évitement requis en fonction du nombre de trains qui circuleront au cours d'une période donnée, ce qui détermine également la capacité de la ligne en cause.

Dans le cas des lignes déjà pourvues de voies d'évitement et sur lesquelles circuleront des trains plus longs, seules les voies d'évitement exigées pour ces trains seront prolongées. Quant aux autres voies d'évitement, elles seront utilisées pour permettre le croisement avec des trains courts ou serviront de voies de travaux, quitte à les prolonger par la suite selon les besoins.

La même situation existe dans la subdivision comprise entre Thunder Bay et Atikokan. Les trains longs qui y circulent se composent de 130 à 135 wagons. La ligne à voie unique de 105 milles reliant Conmee et Atikokan, est pourvue de quatre longues voies d'évitement espacées de 15 à 24 milles, qui peuvent recevoir des trains de 130 wagons. On envisage le prolongement de quatre autres voies d'évitement si la capacité de la ligne le justifie.

L'accroissement du volume du trafic dans l'ouest du Canada oblige le CN à prévoir d'importantes dépenses en immobilisations pour augmenter la capacité de ses lignes. Mais comme les capitaux dont il dispose ne lui permettent pas d'apporter les améliorations voulues partout en même temps, il lui faut établir des priorités.

Compte tenu de son importance, la liaison Winnipeg-Thunder Bay a été comprise dans la planification du prolongement des voies d'évitement.

Question posée par Monsieur J.H. McDermid, député

Objet : L'emprise à proximité de Brampton et
de Georgetown

Le 4 août 1982, le personnel de l'Ingénierie de la Région des Grands-Lacs inspectait l'emprise située à proximité de Brampton et de Georgetown, en Ontario. Selon toute apparence, des fragments de matériaux de voie éparpillés sur l'emprise, quelques déchets et la végétation seraient la principale cause de préoccupation.

Nous avons pris des dispositions, compte tenu des contraintes budgétaires actuelles, pour faire enlever les déchets et couper les mauvaises herbes et les broussailles,

Question posée par Monsieur J.M. Forrestall, député

Objet : Caisses fiduciaires de retraite

Notre service de Comptabilité a demandé que, dans le cas des Procès-verbaux et témoignages relatifs à la réunion du Comité permanent des Transports qui a eu lieu le 29 juin 1982 (fascicule n^o 69) et en particulier de la page 69:53, l'affirmation de M. Lange (lignes 11 et 12) soit atténuée par la précision que les chiffres en question ne sont exacts que si l'on apporte la modification suivante aux rubriques des colonnes 6 et 7 de la pièce P du mémoire déposé par l'Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada : adjonction, dans les deux cas, de l'expression "et cotisations actuelles du CN" après le mot "intérêt".



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways:

Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer.
Mr. R.C. Franklin, President, CN Enterprises.
Mr. R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer,
CN Rail.
Mr. G.M. Cooper, Vice-President and Secretary.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. J.M. LeClair, président-directeur général.
M. R.C. Franklin, président, Entreprises CN.
M. R.E. Lawless, président-chef de la direction, CN Rail.
M. G.M. Cooper, vice-président et secrétaire général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 97

Thursday, May 19, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 97

Le jeudi 19 mai 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Regarding the appearance of Air Canada on Tuesday,
May 24, 1983 with respect to the Annual Report of Air
Canada for 1982

CONCERNANT:

Concernant la comparution d'Air Canada le 24 mai
1983 au sujet du rapport annuel d'Air Canada pour
1982



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Jacques Olivier
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Blaikie
Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 19, 1983
(140)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m., this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Forrestall, Nowlan, Olivier and Turner.

Alternates present: Messrs. Corriveau, Ellis and Laniel.

Other member present: Mr. Gourd (*Argenteuil—Papineau*).

In accordance with its permanent Order of Reference contained in Section 17(7) of the Air Canada Act (1977)—1977-78 Statutes of Canada, Chapter 5, 26-27 Elizabeth II, the Committee resumed consideration of the Annual Report of Air Canada for 1982.

Mr. Deniger moved,—That notwithstanding the resolution adopted by the Committee on May 12, 1983, the meeting scheduled for May 24, 1983, with Air Canada, on their Annual Report for 1982, be cancelled and that the Subcommittee on Agenda and Procedure meet on June 19, 1983 to reschedule a Committee meeting with Air Canada.

And debate arising thereon;

Mr. Olivier moved,—That the motion be amended by deleting the date "June 19, 1983" and substituting therefor "June 16, 1983".

The question being put on the amendment, it was agreed to.

After further debate, the question being put on the said motion, as amended, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 3.

Mr. Nowlan moved,—That the Minister of Justice and the Commissioner of the RCMP appear on Tuesday next, May 24, 1983 to explain the nature of, scope and duration of the criminal investigation in question.

And the question being put on the said motion, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 5.

At 4:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 19 MAI 1983
(140)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports s'est réuni aujourd'hui à 15h40 sous la présidence de M. Bockstael, vice-président.

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Forrestall, Nowlan, Olivier et Turner.

Substituts présents: MM. Corriveau, Ellis et Laniel.

Autre député présent: M. Gourd (*Argenteuil—Papineau*).

Conformément à son ordre de renvoi permanent contenu à l'article 17(7) de la Loi sur Air Canada (1977)—Statuts du Canada 1977-1978, Chapitre 5, 26-27 Elizabeth II, le Comité reprend l'étude du Rapport annuel d'Air Canada pour 1982.

M. Deniger propose,—Que, nonobstant la résolution adoptée par le Comité le 12 mai 1983, la séance prévue pour le 24 mai 1983 avec Air Canada portant sur le Rapport annuel de 1982, soit annulée et que le Sous-comité du programme et de la procédure se réunisse le 19 juin 1983 afin de prévoir à nouveau une séance du Comité avec Air Canada.

Une discussion suit.

M. Olivier propose,—Que la motion soit modifiée par suppression de la date «19 juin 1983» au profit de «16 juin 1983».

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

Après débat, ladite motion modifiée, mise aux voix, est adoptée par un vote à mains levées par cinq voix contre trois.

M. Nowlan propose,—Que le ministre de la Justice et le commissaire de la GRC comparaissent mardi prochain le 24 mai 1983 pour expliquer le caractère, la portée et la durée de l'enquête criminelle en question.

Ladite motion, mise aux voix, est rejetée par un vote à mains levées par cinq voix contre trois.

A 16h55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, May 19, 1983

• 1539

The Vice-Chairman: I now call this meeting to order. In accordance with our permanent order of reference contained in Section 17, subsection 7 of the Air Canada Act, 1977, 1977-1978, Statutes of Canada, Chapter 5, 26-27, Elizabeth II, we shall resume consideration of the annual report of Air Canada for 1982.

Since the steering committee could not reach a unanimous decision yesterday afternoon, we are here to decide if we should cancel our meeting for May 24, 1983 and have another meeting scheduled at a later date. Gentlemen, I am in your hands.

Monsieur Deniger.

• 1540

M. Deniger: Monsieur le président, je voudrais faire la proposition suivante que je vais lire à la fois en anglais et en français et dont je vous ai donné copie il y a environ cinq minutes.

I move that notwithstanding the resolution adopted by the committee on May 12, 1983, the meeting scheduled for May 24, 1983 with Air Canada on their annual report for 1982 be cancelled, and that the subcommittee on agenda and procedure meet on June 19 to reschedule a committee meeting with Air Canada.

En français, elle se lit ainsi:

Nonobstant la résolution adoptée par le Comité le 12 mai 1983, que la réunion prévue pour le 24 mai 1983 avec Air Canada sur le rapport annuel de l'année 1982 soit annulée et que le Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure se réunisse à nouveau le 19 juin afin d'arrêter la date d'une réunion du Comité avec Air Canada.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

I shall now read the motion officially: notwithstanding the resolution adopted by the committee on May 12, 1983, that the meeting scheduled for May 24, 1983 with Air Canada on their annual report for 1982 be cancelled, and that the subcommittee on agenda and procedure meet on June 19, 1983 to reschedule a committee meeting with Air Canada.

Shall this motion carry?

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I would like to comment on the motion, obviously.

The Vice-Chairman: Now we shall have debate. I will recognize Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

As you said in your opening remarks, the steering committee did meet yesterday, and after quite a bit of discussion we

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 19 mai 1983

Le vice-président: Je déclare la séance ouverte. Conformément à l'ordre de renvoi permanent défini à l'article 17 paragraphe 7 de la Loi constituant Air Canada, loi de 1977, Statuts du Canada, 1977-1978, chapitre 5, 26-27, Elizabeth II, nous reprenons l'étude du rapport annuel 1982 d'Air Canada.

Puisque le comité directeur n'a pas pu obtenir de consentement unanime hier après-midi, nous allons décider ici cet après-midi si nous devons annuler notre réunion du 24 mai 1983 et la reporter à une date ultérieure. Messieurs, je m'en remets à vous.

Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I would like to move a motion, which I am going to read in french and in english, and of which I gave you a copy about five minutes ago.

I move that notwithstanding the resolution adopted by the committee on May 12, 1983, the meeting scheduled for May 24, 1983, with Air Canada on their annual report for 1982 be cancelled, and that the subcommittee on agenda and procedure meet on June 19 to reschedule a committee meeting with Air Canada.

In French it reads as follows:

Nonobstant la résolution adoptée par le Comité le 12 mai 1983, que la réunion prévue pour le 24 mai 1983 avec Air Canada sur le rapport annuel de l'année 1982 soit annulée et que le Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure se réunisse à nouveau le 19 juin afin d'arrêter la date d'une réunion du Comité avec Air Canada.

Le vice-président: Merci, monsieur Deniger.

Je vais lire officiellement la motion: Nonobstant la résolution adoptée par le Comité le 12 mai 1983, que la réunion prévue pour le 24 mai 1983 avec Air Canada sur le rapport annuel de l'année 1982 soit contremandée et que le Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure se réunisse à nouveau le 19 juin afin d'arrêter la date d'une réunion du Comité avec Air Canada.

La motion est-elle adoptée?

M. Nowlan: Monsieur le président, j'ai un certain nombre de choses à dire sur cette motion, comme vous vous en doutez.

Le vice-président: Nous allons ouvrir le débat. Je passe la parole à M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

Comme vous l'avez dit dans vos remarques d'introduction, le Comité directeur s'est réuni hier et, après en avoir discuté

[Texte]

decided the only way to remove the difficulty is meet today. We now have a motion before us to postpone hearing, in effect, the two witnesses who were going to appear on Tuesday, the Chairman of Air Canada and the President of Air Canada.

As I understand the motion, the steering committee is going to meet on June 19 to reconsider when those witnesses might come before the committee. We all know that in politics a week can be a long time, and a month in this area might very well be almost an eternity. In my opinion a vote today to postpone hearing the witnesses for a month will in effect—and I do not suggest this is the intent of the motion—determine that the witnesses in all probability will not appear before this committee.

I would like to ask rhetorically why we should take this step. The argument is that a witness who may be under RCMP investigation may be asked questions, and if he answers, his answers may prejudice a fair trial, if a trial is held. So it is argued that this committee should stop its investigation; it should not call the witnesses; it should rescind its request that the chairman of the board and the president appear on Tuesday next.

Mr. Chairman, certainly I, and I think every Canadian, must be concerned that any Canadian, whoever he is, receive a fair trial in our criminal courts. However, every Canadian also has an interest that Parliament and its organs—and we are one of them—ensure that public offices of trust and responsibility are properly carried out. We must try to balance these interests. After giving this matter much consideration, as I think most members appreciate, to these conflicting interests—and I admit they are conflicting—I am certain that this motion should not be passed. We should call the Air Canada witnesses. They should appear before us next week.

Our examination is into the operation of Air Canada. We are not primarily concerned with any illegal conduct that may have taken place. That is for the RCMP. But we are of course concerned about conduct that may have impaired the operation of the airline. The two matters may overlap; but they are not identical. We should go ahead, in my opinion, with our examination of the witnesses.

Mr. Chairman, there is another reason why I cannot support the motion. The RCMP inquiry to which we would be deferring remains undefined to this committee. Attempts have been made to have the government provide rudimentary, basic details. We still do not know when the investigation began, what it concerns, or when it is likely to conclude. To silence ourselves now would be wrong. The public might properly wonder just what problem, scandal, or wrongdoing is being swept under the table. I understand the RCMP and the Department of Justice are now saying they cannot be sure the investigation will be completed by June 17 or June 19; and I really think perhaps even later into the fall. Mr. Chairman,

[Traduction]

assez longuement, il a décidé que la seule façon de résoudre notre problème était de se retrouver ici aujourd'hui. Voilà donc une motion qui nous est proposée, demandant que l'on reporte la réunion où le président directeur général d'Air Canada et le président du conseil d'administration devaient comparaître, c'est-à-dire celle de mardi.

Si je comprends cette motion, le Comité directeur va se réunir le 19 juin pour décider quand les deux témoins comparaitront. Dans le monde de la politique nous savons tous à quel point il peut se passer beaucoup de choses en une semaine, et combien un mois peut paraître être un temps infiniment long. Pour moi, si l'on décidait de reporter d'un mois cette comparution des deux témoins, la conséquence en serait qu'ils risqueraient de ne jamais venir témoigner, mais je ne voudrais pas laisser entendre ici que ce soit l'intention cachée de cette motion.

Voyons un peu ce qui pourrait justifier cette mesure. L'on me dit que l'un des témoins, qui fait l'objet d'une enquête de la G.R.C., aura à répondre à des questions et que ses réponses pourraient lui porter préjudice au cas où un procès aurait lieu. L'argument est donc que le Comité devrait arrêter lui-même ses travaux, renoncer à entendre les témoins, annuler donc la séance de mardi prochain où le président du conseil d'administration et le président de la société devaient venir répondre à nos questions.

Monsieur le président, comme tout Canadien je tiens moi aussi à ce que toute personne jugée devant les tribunaux puisse l'être au cours d'un procès fait selon les règles de l'équité. Toutefois, les Canadiens ont également intérêt à ce que le Parlement et ses organes, au nombre desquelles nous sommes, veillent à ce que ceux qui détiennent les charges publiques de confiance et de responsabilité exécutent leur tâches comme il convient. Voilà donc les deux exigences contradictoires qu'il nous faut peser. Après avoir longuement réfléchi au dilemme, je suis d'avis que la motion ne devrait pas être adoptée. Je pense donc que nous devrions appeler les témoins à comparaître la semaine prochaine.

Nous avons pour mandat d'examiner les résultats de la société Air Canada. À la différence de la G.R.C. nous ne sommes pas de façon primordiale concernés par les infractions à la loi. Par contre nous sommes tout de même très intéressés par tout ce qui pourrait nuire à la bonne marche de la compagnie aérienne et il est possible que les deux questions se recoupent. A mon avis nous devrions donc procéder à l'audition des témoins.

Monsieur le président, il y a une autre raison pour laquelle je ne peux pas appuyer cette motion. En effet, le Comité ne connaît pas de façon précise l'objet de cette enquête de la G.R.C. L'on a essayé d'obtenir quelques renseignements, même généraux, du gouvernement. Pourtant, nous ne savons toujours pas quand l'enquête a débuté, quel en est l'objet, ni quand elle sera close. Je ne pense donc pas qu'il soit opportun que nous nous taisions. Le public pourrait alors, à juste titre, se demander ce que nous cherchons à occulter, quel problème, quel scandale ou quel acte fautif nous cherchons à masquer. La G.R.C. et le ministère de la Justice nous disent qu'ils ne peuvent pas garantir que l'enquête soit terminée le 17 ou le 19

[Text]

this is not good enough. We should not suspend our functions with respect to Air Canada simply because a police investigation has been launched, which is indeterminate in nature, apparently unlimited in time, and involves unnamed persons.

• 1545

Can anyone here tell this committee that we would be prejudicing a criminal trial? No, because there is no trial; there is no charge. And to muzzle this committee on the mere suspicion that we may risk prejudicing a trial in the future would, in my opinion, set an invidious parliamentary precedent which could, in future, frustrate other committees. It could erode the executives' accountability to Parliament and, thus, to the people of Canada. Moreover, Mr. Chairman, what risk is there that we will prejudice a trial some time in the future for a witness who appears before us now? The risks should not be exaggerated. A criminal trial, if it occurs, must be months or years away. The memories of a jury, if there is a jury, of events of the next few weeks, will be faint.

But why do we speak of trials? No charges have been laid. We know of none contemplated. We are debating a matter completely different from that being debated in the Standing Committee on Privileges and Elections. There, charges have been laid; here, none has been laid.

Let us look at another committee which faced the same situation as here. Members will recall last year the Auditor General highlighted allegations of fraud in the Canadian Dairy Commission. When this was drawn to the attention of the Minister of Agriculture he asked the RCMP to investigate. That investigation into criminal allegations is still continuing. And yet the Public Accounts committee has held three hearings on this Auditor General's report, and even the Agriculture committee under Estimates has examined officials of the Canadian Dairy Commission and asked questions about the Auditor General's conclusions. Also, Mr. Chairman, it must be remembered that testimony given in this place cannot be used as evidence against the witness in other proceedings, except for perjury, if that is applicable.

Furthermore, Mr. Chairman, even if this motion succeeds, the press will still be free to comment on matters which may have come before us, since the matters we are considering are not sub judice. Surely, it must be wrong and paradoxical for a parliamentary committee to silence itself even before the contempt of court law of this country restricts reporting by the press.

[Translation]

juin; à mon avis cette enquête pourrait même se prolonger jusqu'à l'automne. Monsieur le président, ces arguments ne suffisent pas. Que la police ait ouvert une enquête, sans que l'on connaisse le nom des personnes visées, ni l'objet ni l'étendue dans le temps de l'enquête, ne constitue pas un motif d'interruption de nos séances consacrées à Air Canada.

Quelqu'un ici peut-il prétendre que nous allons porter préjudice à quelqu'un faisant l'objet d'un procès au criminel? Non, puisqu'il n'y a pas de procès; il n'y a même pas d'inculpation. Empêcher ce comité de travailler, tout simplement parce que l'on pense que l'on pourrait porter préjudice à la bonne marche d'un procès qui risque d'avoir lieu dans le futur, constituerait à mon avis un précédent fâcheux de notre système parlementaire, risquant à l'avenir de créer des difficultés à d'autres comités. Cela constituerait également une exception à la règle de responsabilité de l'exécutif devant le Parlement, et donc devant le peuple canadien. D'ailleurs, monsieur le président, quel risque y a-t-il de nuire à d'éventuelles poursuites si nous faisons comparaître le témoin maintenant? Je crois qu'il convient de ne pas exagérer ces risques. Un procès au criminel, s'il y en a un, aurait lieu dans plusieurs mois, si ce n'est plusieurs années. Les jurés, s'il y en a, auront une mémoire très vague de ce qui se passera dans les semaines qui viennent.

Mais pourquoi parler de procès? Il n'y a pas eu d'inculpation. Nous n'avons pas non plus entendu dire qu'il en était question. Ce cas est complètement différent de ceux dont on débat au comité permanent des privilèges et élections. À ce comité-là, il y a bien eu une inculpation, alors qu'ici il n'en est pas question.

Reportons-nous aux travaux d'un autre comité qui a dû faire face à une situation semblable à la nôtre. Les membres de ce Comité-ci se souviendront que l'an dernier le vérificateur général a fait état de certaines allégations de fraude à la Commission canadienne du lait. Dès que le ministre de l'Agriculture a été saisi de l'affaire il a demandé à la GRC d'ouvrir une enquête, laquelle n'est pas encore close. Pourtant, le comité des comptes publics a déjà tenu trois réunions sur le rapport du vérificateur général, et même le comité de l'agriculture—dans le cadre de son étude du budget—a entendu des représentants de la Commission canadienne du lait et leur a posé des questions sur certaines des conclusions du vérificateur général. Rappelons également, monsieur le président, qu'il n'est pas possible d'utiliser, contre le témoin, certaines de ses déclarations faites devant le comité, comme éléments de preuve à un autre procès, sauf poursuites pour faux témoignage.

D'autre part, monsieur le président, même si la motion est adoptée, la presse aura toujours toute latitude de commenter tout ce qui aura été porté à l'attention du comité, puisque aucun tribunal n'en est saisi. Il serait donc à coup sûr erroné, et paradoxal, qu'un comité parlementaire s'impose le silence, avant même que la presse n'en ait l'obligation elle-même.

[Texte]

Mr. Chairman, I want these witnesses to appear before the committee next week. I think the committee requires answers to questions which quite properly are in the public domain. There is evidence that the chairman of the board of Air Canada has acted in a way that is incompatible with his continuance as chairman. It is intolerable that a cloud should hang over Air Canada for another month or longer. The chairman may be able to dissipate our concerns. If he cannot, he should not continue as the highest appointed officer of Air Canada for another month or longer and drawing thousands of dollars in salary.

I would like to have asked the chairman of Air Canada questions which bear upon his ability to carry out his public duty. Did he hold himself out to TAP Airlines as being very instrumental in getting landing rights for TAP in Toronto? Did he ask for free tickets from TAP, as reported in *The Gazette* on April 27 on the basis of a TAP memo, which has not been denied?

Second: Did Mr. Amyot receive from CP Air free tickets to Portugal? If so, is it appropriate that the Chairman of Air Canada deal with a competitor airline on such a basis? Was the board of Air Canada informed?

Third: What was the relationship between Mr. Amyot and Mr. Bertrand Dufour?

M. Olivier: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Personnellement, j'avais compris que la proposition que l'on avait devant nous c'était pour discuter si oui ou non on devait entendre le président du conseil d'administration et le président d'Air Canada.

Comme d'habitude, le député en face de nous est en train de lancer des accusations qu'il n'a pas le culot de faire lorsqu'il sort de cette enceinte. Comme d'habitude, ce député-là est en train d'attaquer la réputation de gens et, encore une fois, il n'est pas capable de le faire lorsqu'il passe la porte ici. Et comme d'habitude, cette personne-là est en train, par son intervention, d'entacher la réputation d'Air Canada et des individus qui y travaillent, alors qu'aucune enquête n'a encore été classée et terminée.

Je demande tout simplement à ce monsieur-là de s'en tenir strictement à la motion que nous avons devant nous. S'il s'en tient à la motion, très bien. Mais s'il porte des accusations, eh bien, nous aussi, on a le droit de parler, monsieur le président.

Merci.

• 1550

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I understand the intervention of my friend. I am reading questions that, as I prefaced my remarks, are legitimate questions in the public domain. I have not made any allegations. I am asking questions that would have been quite properly asked to the chairman of the Crown corporation, Air Canada, as to whether in the carrying out of his private duties they interfered with his part-time public

[Traduction]

Monsieur le président, je veux que ces témoins comparaissent devant le Comité la semaine prochaine. Le Comité doit pouvoir poser des questions sur tout ce qui concerne le domaine public. Nous avons par ailleurs des indications que le président du conseil d'administration d'Air Canada a agi en contradiction avec les exigences de sa charge. Il est intolérable qu'un voile de suspicion puisse continuer à peser un mois encore ou plus sur Air Canada. Il est possible que le président puisse dissiper certaines de nos soupçons. Dans le cas contraire, il n'est pas pensable qu'il continue à occuper le poste le plus élevé d'Air Canada, ni de percevoir le salaire considérable qui est le sien.

Les questions que j'aurais aimé poser au président d'Air Canada portaient sur sa capacité à exercer sa charge. A-t-il fait valoir à la compagnie aérienne TAP qu'il avait intercédé en sa faveur pour qu'elle obtienne un droit d'atterrissage à Toronto? Est-ce qu'il a demandé des billets gratuits à TAP, comme le publie la *Gazette* du 27 avril, sur la foi d'un document de cette compagnie qui n'a pas fait l'objet d'un démenti?

Deuxièmement: M. Amyot a-t-il reçu des billets gratuits pour le Portugal de CP Air? Dans l'affirmative, peut-on accepter que le président d'Air Canada ait de tels rapports avec une société concurrente? Le conseil d'administration d'Air Canada en avait-il été informé?

Troisièmement: Quelle était la nature des rapports existant entre M. Amyot et M. Bertrand Dufour?

Mr. Olivier: On a point of order, Mr. Chairman.

I thought the motion before us aimed to discuss whether we should hear the chairman and the president of Air Canada.

As usual, the member opposite is throwing around accusations which he does not have the guts to repeat outside of this room. As usual, he is tarnishing someone's reputation and, again, he doesn't dare to do it outside of this place. As usual, that gentleman is soiling Air Canada's reputation, and the reputation of people working in that company, at a time when no investigation has led to any charges.

I would like to ask this gentleman to restrict himself to the frame of the motion before us. If he does, fair enough. But if he makes accusations, we are going to speak as well, Mr. Chairman.

Thank you.

M. Nowlan: Monsieur le président, je comprends très bien ce que mon collègue nous dit. Je lis ici des questions dont j'ai déjà expliqué qu'elles tombent dans le domaine public. Je n'ai lancé aucune allégation. Je pose simplement des questions qu'il aurait été tout à fait juste de poser au président d'une société de la Couronne, Air Canada en l'occurrence, pour savoir si la conduite de ses affaires privées a pu avoir des répercussions sur

[Text]

duties as Chairman of the Air Canada corporation. It is because of a series of these questions . . .

I think it is intolerable that this committee silences itself for, quite frankly, I think the duration of most likely a year. I do not think it can continue that way because there will be comment and there will be things written in the press from time to time.

It is to try to highlight, Mr. Chairman, the type of questions that reflect on the capacity of the chairman in the discharge of his office as chairman, separate and apart from whatever the people are investigating in terms of the criminal investigation, of which neither you nor I, or none of the members of the committee, have any knowledge certain, that I am asking to be heard, Mr. Chairman.

Le vice-président: Monsieur Olivier, comme président de cette assemblée, j'ai compris que M. Nowlan fait valoir des arguments à savoir que ce Comité ne devrait pas annuler la réunion de mardi prochain.

Mr. Nowlan: That is right.

Le vice-président: C'est très difficile pour moi, en tant que président, de dire qu'il n'a pas le droit de se servir de certains arguments, ou exemples, parce qu'il a la liberté de parole. Je pense que M. Nowlan a presque complété son texte et j'espère qu'on pourra se baser là-dessus si l'on veut continuer avec la discussion, et en d'autres termes, afin d'en tirer une conclusion.

I would like to ask if Mr. Forrestall also wished to intervene on a point of order because Mr. Nowlan still has the floor.

Mr. Forrestall: I wanted only to comment on the point of order with respect to relevancy. I think, with respect, Mr. Chairman, it was agreed, when the question of relevancy with respect to the question of Air Canada corporate officials came up under our chairman at an earlier stage in our proceedings, that in fact any matters pertaining to the activity in the corporate sense of the senior officers was in fact relevant, that indeed if there was an irrelevancy it would arise only when in the judgment of the chairman the activities of private part-time people and their private activities were in fact being gotten at by way of a bridge through the corporation. That was never the intent, and I spoke only to that part of Mr. Olivier's point of order that attempted to suggest the comments of my colleague were irrelevant. I think quite the contrary; they are relevant.

M. Gourd: Monsieur le président, sur le même rappel au Règlement, même si je trouve tout à fait déplorable la situation de l'administration journalière à Air Canada—quand je parle d'administration journalière je ne parle pas de celle de M. Amyot, je parle de celle de M. Taylor—je pense au *Parizeau bonus* par exemple . . .

M. Nowlan: I have some questions for him, too.

M. Gourd: . . . Laissez-moi parler . . . Je pense, dis-je, au *Parizeau bonus*, je pense aux voyages de santé inutiles., et pendant tout ce temps-là, on fait des mises à pied à Mirabel, chez les mécaniciens, qui eux, pourraient gagner leur vie avec ce qui sert à payer des voyages de santé.

[Translation]

son mandat public, à temps partiel, de président de la Société Air Canada. Voilà une éserie de questions . . .

Il n'est pas possible d'accepter que ce Comité puisse s'imposer le silence, très franchement, pendant sans doute—je le pense, un an. Je ne pense pas que l'on puisse procéder de la sorte, cela soulèverait des commentaires, et la presse ne manquerait pas de temps en temps de publier des articles.

Je voulais simplement énumérer, monsieur le président, certaines questions qui permettraient de juger de la capacité de ce président à s'acquitter de ses fonctions, tout à fait indépendamment de l'enquête policière, dont ni vous ni moi, ni aucun des membres de ce Comité n'a une idée précise; voilà pourquoi je voudrais être entendu, monsieur le président.

The Vice-Chairman: Mr. Olivier, as chairman of this meeting, I understood Mr. Nowlan to explain why he thinks the committee should not cancel the meeting of next Tuesday.

M. Nowlan: Exactly.

The Vice-Chairman: It is very difficult for me, as Chairman, to say that he has no right to use certain arguments, or to give examples, for he has freedom of speech. I think Mr. Nowlan is almost through with his statement, and I hope that we will be able to use it as a basis for discussion, and come to a conclusion.

Je voudrais savoir si M. Forrestall désire également intervenir sur un rappel au Règlement, puisque M. Nowlan a toujours la parole.

M. Forrestall: Je voudrais simplement, à propos de ce rappel au Règlement, faire quelques remarques sur la question de la pertinence des propos avancés. Il me semble, monsieur le président, qu'il a été convenu au moment où nous avons discuté du contenu des questions que l'on pourrait poser aux représentants d'Air Canada que toute question portant sur leurs activités officielles étaient acceptables, à moins que le président ne juge lui-même que l'on entrait véritablement dans le domaine privé de ces cadres supérieurs à temps partiel. Or, pour revenir au rappel au Règlement de M. Olivier, je pense qu'il n'en a jamais été ainsi dans tout ce que vient de dire mon collègue. Je pense que c'est le contraire; je pense donc que les questions sont tout à fait pertinentes.

Mr. Gourd: Mr. Chairman, on the same point of order, even if I think the day to day management of Air Canada is deplorable—I am talking about the day to day conduct of business by Mr. Taylor, and not Mr. Amyot—I think of the "*Parizeau bonus*" for instance . . .

M. Nowlan: I have some questions for him, too.

Mr. Gourd: . . . let me finish, I am thinking of the *Parizeau bonus*, and of the unnecessary health trips, when mechanics are being laid off at Mirabel, who could be kept at their jobs rather than paying for health trips.

[Texte]

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, if the hon. members will listen, they will hear the questions. Frankly, as far as guts is concerned . . . I am not going to get into a display of medical science with my honourable friend Mr. Olivier—so far what I have read has already been reported in the press. I have prefaced every remark by a press report.

And I have some questions—you are quite right—that I would like Mr. Taylor to ask too in the operation of the airline. I honestly and sincerely say, even though it may be in a sensitive area, which I fully appreciate, that I am certainly trying, as the chairman said, to lay the basis of why I think it is very negative for this committee to shut our eyes to the problem.

The Vice-Chairman: At this point we have had interventions, points of order; we have infringed or imposed on Mr. Nowlan's time. I think the Chair decides that Mr. Nowlan can complete his presentation.

You have five more minutes, Mr. Nowlan. Please proceed.

Mr. Nowlan: Okay. I started to read when the first interjection . . .

Third: What was the relationship of Mr. Amyot and Mr. Bertrand Dufour who said that he could find Air Canada \$500 million or \$1 billion in low-cost loans?

On Saturday, May 14, *The Gazette* reported that Dufour is an associate of Amyot and is now in Europe looking for investors for a resort project in Portugal in which Amyot is interested.

• 1555

The Vice-Chairman: You are too fast again.

Mr. Nowlan: Were Mr. Amyot and Mr. Dufour involved in that project at the time Mr. Amyot discussed low-cost loans for Air Canada with Dufour; and if so, did Mr. Amyot make Air Canada aware of this connection?

Fourth: Also on the May 14, *The Gazette* reported that Amyot met with Montreal businessmen Isaac Gelber and Sheldon Mittsberg and a French financier in Paris in March 1982 to discuss financing for Place Mont Royal, a competitor for the Air Canada headquarters. I would like to ask Mr. Amyot if this is true, and if so, in what capacity he attended that meeting; and if it was in his private capacity, whether he informed the board of Air Canada of his involvement with the project.

Fifth: I would also like to ask Mr. Amyot if he met with Joseph Zappia, a fugitive from Canadian justice, in Rome in the spring of 1982. If he did so, was he representing Air Canada at that time or was he acting in some other capacity? If he was not representing Air Canada, did he receive the free use of Air Canada property in arranging or attending the meeting?

Sixth: I would also like to ask Mr. Amyot if he or anyone associated with the Villa Mora resort project discussed the possibility of investment by the Portuguese Government in

[Traduction]

M. Nowlan: Monsieur le président, si les honorables députés veulent bien écouter, ils pourront entendre les questions. Franchement, si on parle ici d'avoir des «tripes»—je ne vais pas faire assaut de connaissances médicales avec mon honorable collègue M. Olivier—je pense que tout ce que j'ai pu dire jusqu'ici a déjà été traité dans la Presse. Tout ce que j'ai pu dire fait suite à des articles de journaux.

Mais j'ai également des questions à poser vous avez tout à fait raison—à M. Taylor sur la gestion de la société. Très honnêtement et très sincèrement—même si cela est un peu délicat, je le comprends très bien—j'essaie, comme l'a dit le président, d'exposer pourquoi je pense qu'il serait tout à fait malvenu que le Comité ferme les yeux sur ces problèmes.

Le vice-président: Nous avons donc eu un certain nombre de rappels au Règlement; nous avons empêché M. Nowlan de parler, et nous avons utilisé son temps. En tant que président je décide que M. Nowlan peut poursuivre son intervention.

Vous avez cinq minutes de plus, monsieur Nowlan. Allez-y.

M. Nowlan: Très bien. J'avais commencé à dire, lorsque la première intervention . . .

Troisièmement: quelle était la nature du rapport existant entre M. Amyot et M. Bertrand Dufour, lequel a déclaré qu'il pourrait décrocher pour Air Canada \$500 millions ou \$1 milliard de prêts à des conditions de faveur?

Le samedi 14 mai, *The Gazette* fait état de ce que M. Dufour est un associé de M. Amyot, qu'il se trouve en Europe où il cherche des investisseurs dans un projet au Portugal dans lequel M. Amyot a des parts.

Le vice-président: Vous allez encore trop vite.

M. Nowlan: M. Amyot et M. Dufour étaient-ils impliqués lorsque M. Amyot a discuté de prêts à bon marché pour Air Canada avec Dufour? Dans l'affirmative, M. Amyot a-t-il indiqué cela à Air Canada?

Quatrièmement: d'autre part, le 14 mai, *La Gazette* a déclaré que Amyot avait eu une rencontre avec les hommes d'affaires montréalais Isaac Gelber et Sheldon Mittsberg et un financier français à Paris, en mars 1982, pour discuter du financement de la Place Mont-Royal dont il était question pour le siège social d'Air Canada. Je souhaite donc demander à M. Amyot si c'est vrai et, dans l'affirmative, en quelle capacité il a assisté à cette réunion et, si c'était à titre privé, s'il en a informé le conseil d'administration d'Air Canada.

Cinquièmement: je souhaite également demander à M. Amyot s'il a eu à Rome au printemps 1982 une rencontre avec Joseph Zappia qui fuyait la Justice canadienne. Dans l'affirmative, s'il représentait alors Air Canada ou s'il le faisait à un autre titre? S'il ne représentait pas Air Canada, a-t-il utilisé gratuitement pour cette réunion une propriété d'Air Canada?

Sixièmement: je demanderais d'autre part à M. Amyot si lui ou quelqu'un d'autre lié au projet Villa Mora avait décidé de la possibilité d'un investissement du gouvernement portugais à

[Text]

Villa Mora in exchange for attempts to secure fishing rights in Canadian waters for the Portuguese.

Seventh: I would like to have asked Mr. Amyot what connection he had, if any, with an alleged secret kick-back scheme about which I have asked questions in the House, and in particular, whether he had meetings with Marine Equities Limited, First Quebec Place, A.E. LePage or the 500 Sherbrooke West project.

Eighth: Mr. Chairman, I would like to have asked Mr. Amyot if it is true that the Prime Minister flew to his farm by helicopter in 1981 to invite Mr. Amyot personally to become the Chairman of Air Canada.

Ninth and last with Mr. Amyot: I would like to have asked Mr. Amyot if he ever held himself out as being the owner or a substantial shareholder in Air Canada.

Mr. Chairman, there are many other questions I would like to ask Mr. Amyot and they all concern his capability of fulfilling his office as chairman in a proper manner. For instance, what were his corporate dealings, if any, with the Bermuda-based companies Fitscom International Limited and Lord's Inn International, let alone Labac, Complex One Inc., Fidesco Ltée and Radshield Shelters Limited?

I also have questions I would like to ask the President of Air Canada. For example, I would like to ask the president what effect the behaviour of the Chairman of Air Canada has had upon the morale, peace and harmony of the board of directors of Air Canada.

Second: Did Air Canada send its treasurer and vice-president, W. J. Reid, to St. Louis to babysit the Chairman of Air Canada and make sure he did not enter into some hare-brained loan agreement with a supposed Saudi Arabian prince, a prince who *The Gazette* says is not a Saudi Arabian prince at all, but a medical doctor from Pakistan?

Third: When was Air Canada first informed that Mr. Amyot may have had an interest in Place Mont Royal or other projects competing for the new Air Canada headquarters?

Fourth: What steps did Air Canada take, if any, to protect its financial and other interests from damage the activities of Mr. Amyot may have caused?

Fifth: I would like to ask Air Canada for the minutes of its board of directors meetings for all statements or declarations filed by directors and senior management personnel as to the financial holdings and potential conflicts of interest.

Mr. Chairman, those are some of the questions I think are quite proper to be asked of the top appointed official to one of Canada's top Crown corporations. That is why I am certainly against the motion to postpone this in the recognition . . . I am not casting aspersions, because I understand the complexity a little of the investigation; and it is my humble opinion that that investigation is going to be no closer to completion on June 19 than it is today.

[Translation]

Villa Mora en échange de démarches touchant des droits de pêche dans les eaux canadiennes pour les Portugais.

Septièmement: j'aurais également voulu demander à M. Amyot s'il avait été impliqué dans une affaire de dessous-de-table secret sur laquelle j'ai posé des questions à la Chambre et, plus particulièrement, s'il avait eu des rencontres avec *Marine Equities Limited, First Quebec Place, A.E. LePage* ou le projet 500 Sherbrooke ouest.

Huitièmement: monsieur le président, j'aurais d'autre part demandé à M. Amyot s'il était vrai que le Premier ministre était venu en hélicoptère à sa ferme en 1981 pour l'inviter personnellement à devenir président d'Air Canada.

Neuvièmement, et pour terminer sur M. Amyot: je lui aurais demandé s'il avait jamais prétendu être propriétaire ou gros actionnaire d'Air Canada.

Monsieur le président, il y a bien d'autres questions que j'aurais voulu poser à M. Amyot et qui touchent toutes son aptitude à occuper le poste de président d'Air Canada. Par exemple, s'il avait des intérêts dans les sociétés suivantes dont les sièges sociaux se trouvent aux Bermudes: *Fitscom International Limited* and *Lord's Inn International*, sans parler de Labac, *Complex One Inc.*, Fidesco Ltée et *Radshield Shelters Limited*?

J'aurais eu également d'autres questions pour le président directeur général d'Air Canada. Par exemple, je lui aurais demandé quel effet le comportement du président du conseil d'Air Canada avait eu sur le moral, la bonne entente et l'harmonie au sein du conseil d'administration d'Air Canada.

Deuxièmement: la Société Air Canada a-t-elle envoyé son trésorier et vice-président, W.J. Reid, veiller sur le président du conseil à St-Louis afin de l'empêcher de négocier un contrat de crédit démentiel avec un soi-disant prince d'Arabie Saoudite, prince qui, d'après *La Gazette*, n'est pas du tout prince d'Arabie Saoudite mais médecin pakistanais?

Troisièmement: quand la Société a-t-elle été informée que M. Amyot avait peut-être quelque intérêt dans Place Mont-Royal ou dans d'autres projets immobiliers susceptibles de recevoir le siège social d'Air Canada?

Quatrièmement: quelles mesures a éventuellement pris Air Canada pour protéger ses intérêts financiers et autres des dommages qu'auraient pu lui causer les activités de M. Amyot?

Cinquièmement: j'aurais demandé à Air Canada le procès-verbal des réunions du conseil d'administration, les déclarations déposées par les administrateurs et les cadres supérieurs de la Société qui détenaient des intérêts financiers et pour qui il risquait donc d'y avoir conflit d'intérêt.

Monsieur le président, voilà certaines des questions qu'il m'aurait semblé tout à fait normal de poser à la personne qui a été nommée à la tête d'une des plus grandes sociétés d'État canadiennes. C'est pourquoi je m'oppose tout à fait à la motion portant sur le report de cette réunion sachant . . . Je comprends bien la complexité de l'enquête mais j'ai bien l'impression qu'elle ne sera pas plus prêt de se terminer le 19 juin qu'elle ne l'est aujourd'hui.

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you. Before I . . .

Mr. Gourd: On a point of order.

The Vice-Chairman: Yes, on a point of order.

Mr. Gourd: I am surprised the colleague and friend has not even mentioned the daily administration of Air Canada. I am surprised we are not talking about those health trips to Los Angeles.

The Vice-Chairman: Mr. Gourd, one member cannot dictate the questions an opposing member should be asking.

Mr. Gourd: No, but he mentioned he had questions for . . .

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, Mr. Forrestall has 40 questions on the operation and then . . .

The Vice-Chairman: Before recognizing the next member, I would like to ask Mr. Nowlan if he wants to be on the second round.

Mr. Nowlan: Yes, put me on, if we have a second round.

The Vice-Chairman: I shall now call on Mr. Olivier.

• 1600

M. Olivier: Merci, monsieur le président.

Je suis député depuis onze ans, cependant j'ai rarement vu l'hypocrisie poussée à son maximum! Il m'apparaît indécent, de la part d'un député qui respecte la Chambre des communes et la démocratie, de lancer des accusations et de poser des questions sachant très bien que ce genre de questions seront spéculées, changées, modifiées et rapportées au public de diverses façons. Dans ce sens-là, je comprends mal, monsieur le président, la philosophie du député d'en face, M. Nowlan, qui depuis quelques semaines, à cause de son immunité parlementaire, pose des questions en Chambre même s'il sait qu'elles peuvent détruire la réputation des gens.

D'un autre côté, monsieur le président, si nous avons décidé de présenter une motion d'ajournement le 19 juin, la raison n'est pas que nous refusions d'entendre ce qui se passe à Air Canada, bien au contraire! Si des hommes et des femmes, à la Chambre des communes, se sont préoccupés des problèmes qui existent à l'intérieur d'Air Canada et du respect des corporations de la Couronne envers ceux qui sont élus, ce sont bien les membres de ce côté-ci et non pas les membres de l'autre côté! Ces gens-là ont toujours détruit ce qu'ils voyaient et ils n'ont jamais approuvé les sociétés de la Couronne.

Ceci étant dit, monsieur le président, nous avons rencontré, hier, le sous-ministre adjoint et le directeur adjoint de la G.R.C. et nous leur avons posé des questions très claires à savoir où en était rendue l'enquête sur les allégations faites par M. Nowlan, ou en partie faites par lui et d'autres, et quand ils espéraient terminer l'enquête. La réponse a été claire et précise. Ils nous ont tout simplement répondu que d'ici un mois, ils seraient beaucoup plus précis, et qu'ils nous diraient quand l'enquête serait terminée, vu sa complexité.

Suite à ces discussions, il nous est apparu normal et juste pour ce qui est des individus et de la société de la Couronne

[Traduction]

Le vice-président: Merci. Avant de . . .

M. Gourd: J'invoque le Règlement.

Le vice-président: Oui, pour un rappel au Règlement.

M. Gourd: Je suis surpris que mon collègue et ami n'ait même pas parlé de l'administration quotidienne d'Air Canada. Je suis surpris que nous ne parlions pas de ces voyages de santé à Los Angeles.

Le vice-président: Monsieur Gourd, un député ne peut imposer à un autre député les questions qu'il doit poser.

M. Gourd: Non, mais il a dit qu'il avait des questions . . .

M. Nowlan: Monsieur le président, M. Forrestall a 40 questions à poser sur les activités . . .

Le vice-président: Avant de donner la parole à quelqu'un d'autre, je voudrais demander à M. Nowlan s'il souhaite la reprendre au deuxième tour.

M. Nowlan: Oui, si nous avons un deuxième tour.

Le vice-président: Je donne maintenant la parole à M. Olivier.

Mr. Olivier: Thank you, Mr. Chairman.

I have been an MP for 11 years during which I have rarely seen hypocrisy pushed to the limit. It seems to me indecent that a member of Parliament who respects the House of Commons and democracy makes accusations and asks questions knowing full well that those questions will lend themselves to speculation and alteration and be reported to the public in a variety of ways. So, Mr. Chairman, I have trouble understanding the philosophy of my colleague across the table, Mr. Nowlan, who has used his parliamentary immunity in the past few weeks to ask questions in the House which he knows could destroy reputations.

In addition, Mr. Chairman, we presented a motion to adjourn to June 19, not because we refused to know what is happening in Air Canada, quite the contrary. If there is anyone in the House of Commons who has been concerned with problems within Air Canada and with the respect Crown corporations owe elected representatives, it has been the members on this side and not on the other! They have always destroyed what they have seen and have never approved Crown corporations.

Mr. Chairman, yesterday we met the Assistant Deputy Minister and Assistant Director of the RCMP. We asked them very clear questions regarding the progress of the inquiry into the allegations made by Mr. Nowlan as well as by others, and as to the date they hope to conclude the inquiry. The reply was clear and concise. The witnesses simply stated that they would be much more specific next month and that they would tell us when the inquiry was to be terminated at that time, since the whole affair was so complex.

Subsequently, it seemed totally reasonable and fair to the individuals, and to the Crown corporations as well, that we

[Text]

aussi, que nous cessions d'interroger les deux présidents de cette compagnie jusqu'à ce que la Gendarmerie royale nous remette un rapport spécifiant si son enquête est terminée ou si elle est toujours en cours. C'est cette raison qui motive la demande d'ajournement, non pas celle du Comité des transports car nous pourrions étudier ce qui se passe au CN ou ailleurs, mais en rapport avec ce sujet précis afin de donner l'occasion à la justice d'agir.

De plus, il serait extrêmement malheureux que, en même temps que le système policier, à l'intérieur du ministère de la Justice, appelé G.R.C. fait son enquête, nous en faisons une de façon parallèle sur l'administration et sur les mêmes individus. Le genre de questions qui ont été posées ce matin et encore cet après-midi, d'après ce que M. Nowlan a toujours soutenu mais qu'il n'a jamais soutenu à l'extérieur de la Chambre, sont très reliées à l'administration et aux individus qui font actuellement l'objet de l'enquête de la G.R.C. Cependant, ce député n'a jamais, mais jamais, été capable de soutenir ces propos à l'extérieur de la Chambre! Jamais il n'a eu le courage de le faire! Si on a l'intention de transformer ce Comité parlementaire en commission d'enquête, il faudra demander à la G.R.C. de travailler en collaboration avec le Comité ou la commission parlementaire, afin d'obtenir l'aide nécessaire pour faire enquête là-dessus. Si on a décidé, et on l'a effectivement fait il y a quelque temps, de laisser le temps à la G.R.C. de faire son enquête, pourquoi aujourd'hui modifierait-on cette orientation? Comment pourrait-on — et je vois mal comment on pourrait le faire — poser des questions à M. Taylor ou à M. Amyot, sans pouvoir... Je ne peux leur demander combien ils ont acheté de crayons l'année dernière si actuellement, par des questions insinuates posées à la Chambre des communes, on parle de transfert ou de *kick back*! C'est dans ce sens que l'Opposition tente d'amener les discussions. L'Opposition n'est pas intéressée de savoir comment est administrée Air Canada; elle n'est pas intéressée de savoir si des vols seront transférés de Toronto à Montréal, ou de Montréal à Toronto, ou de Calgary; l'Opposition est strictement intéressée à élaborer des réputations! Ils n'ont même pas le courage de répéter leurs allégations à l'extérieur. Si on accepte, ici, de faire revenir les deux présidents, soit M. Amyot et M. Taylor, on accepte par le fait même de mettre l'enquête de côté. Mais cette enquête-là doit avoir des fondements, puisqu'un juge a accepté les faits et qu'il a accepté d'émettre un mandat. Donc, sans avoir vu le mandat, il doit y avoir des faits circonstanciels qui portent un juge à dire qu'il y a un doute raisonnable et qu'il doit y avoir une enquête. Si la G.R.C. fait déjà son enquête, comment peut-on, nous, en termes démocratiques, faire une autre enquête sur les mêmes sujets, ici, en public?

• 1605

Alors, pour ma part, c'est ce dilemme que je ne peux pas accepter. Je serais bien content de pouvoir interroger ces individus-là sur leur conduite et sur leur administration. C'est cela qui m'intéresse; c'est l'administration à l'intérieur d'Air Canada. Je ne veux pas faire comme les deux députés d'en face qui veulent ternir la réputation d'individus. Si c'est cela, leur jeu, qu'ils le disent. Les hommes qui ne sont pas ici ne peuvent pas se défendre, alors que lui, il peut se défendre parce qu'il est

[Translation]

stop questioning the President and Chairman of the company until the RCMP had submitted a report stating whether the inquiry was over or not. This is what motivated the motion to adjourn, not the proceedings of the Transport Committee as we may continue to hear witnesses from CN or the like, but to adjourn discussion on this specific matter in order to give the courts a chance to act.

Also, it would be extremely unfortunate if we were to conduct an inquiry into the administration and into certain individuals while the policing system within the Department of Justice, known as the RCMP, carried on a parallel investigation. According to Mr. Nowlan's statements, which he has never uttered outside the House, the type of question asked this morning and again this afternoon is directly related to the administration and to the individuals being investigated by the RCMP. However, never, not once, has the member been able to make his statements outside the House of Commons! Never has he had the courage to do so! If it is our intention to turn this parliamentary committee into a commission of inquiry, we must ask the RCMP to co-operate with the committee and to provide us with the assistance necessary to carry out the investigation. If, on the other hand, we have decided, as we did some time ago, that the RCMP should be given time to carry out the investigation, why should we alter our position now? I cannot see how we could question Mr. Taylor or Mr. Amyot without... I cannot ask them how many pencils they bought last year while insinuations in the House imply kickbacks! That is what the Opposition is attempting to imply. The Opposition is not interested in knowing how Air Canada is administered or whether flights will be transferred from Toronto to Montreal, or from Montreal to Toronto, or from Calgary. The Opposition is interested solely in tarnishing reputations. They do not even have the courage to repeat their allegations outside the House. By accepting to call back the President and Chairman, Mr. Taylor and Mr. Amyot, we are accepting to put the investigation aside. The investigation was called for a reason, it was called because a judge accepted the facts and agreed to issue a warrant. Therefore, although I have not seen the warrant, circumstantial evidence must have led the judge to have reasonable doubts and to deem an inquiry necessary. If the RCMP is investigating, how can we, democratically speaking, carry out our own investigation on the same matters, in public?

So, this is a dilemma that I cannot accept. I would be very happy to be able to ask these people about their behavior and their administration. This is what interests me; it is the administration within Air Canada. I do not want to do what the members opposite are doing, I am not interested in smearing peoples reputations. If this is the game they want to play, let them say so. People who are not here cannot defend themselves whereas the member can because he is a member.

[Texte]

député. Monsieur le président, je trouve cela excessivement injuste, indécent et inqualifiable.

C'est pour cela que j'appuie cette motion-là, et c'est pour cela que je ne veux absolument pas que l'on revienne devant le Comité sans que le sous-ministre de la Justice et le commissaire de la G.R.C. nous disent où en est rendue l'enquête.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci.

The next speaker is Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, my colleague's enthusiasm, I think, may have carried him a bit far astray; at least it has interrupted his memory to the point where he found it convenient to overlook, in his tirade against my colleague, that it was in fact he and he alone on this committee who called for an RCMP investigation. It was he who had the suspicious mind and wanted to go witch-hunting, looking for who may or may not have written the word "draft" on one of the proposals. Mr. Chairman, I just comment on that, because I think it addresses itself to the sincerity of Mr. Olivier's message to us, his words to us. Mr. Chairman, there can be no doubt that those who were here will recall quite clearly my depositing with the clerk, in not an unusual way, a long list of questions which deal in some detail with the administration and the day-to-day operation of Air Canada.

Among those questions and supplementary questions, I think when boiled down and put in proper clearcut form so as to save the time of the committee, do in fact total somewhat in excess of 30. I mention these things only in rebuttal, Mr. Chairman, of points made by Mr. Olivier and which I am sure Mr. Deniger will in fact deal with in his own way. I mention them because to us as well, matters such as scheduling, matters such as the disposition of mid-life overhaul of the 707s, whether or not that work could go to Winnipeg to accommodate Air Canada engineers who will be laid off in large numbers in that city in the relatively near future, questions that deal with alternative landing sites and transportation contingency plans when the principal main runway at the Halifax international airport is shut down for something in excess of 12 months. The questions are legendary with respect to scheduling. They are legendary with respect to the cost of maintaining the aircraft that Air Canada has enormous capital investment in, maintaining them on the ground in good operating condition.

Mr. Chairman, all of that to one side—I mention it only to suggest to the members of the committee that the suggestion we are here only to pursue other matters is quite wrong—without repeating it, I would draw again to my colleagues' attention the debate, a very short one albeit, we had with respect to relevancy, and repeat only this, Mr. Chairman, that the actions of the senior corporate officers of the corporation indeed must be relevant to us, that irrelevancy comes about only when those activities, in fact wrongly, lead to bridging to private affairs on the part of those who are part-time.

Mr. Chairman, the suggestion that the questions Mr. Nowlan has suggested to the committee he would like to pose are ones he would not dare pose outside, I suggest the members, in their wisdom, will treat in the manner which that

[Traduction]

Mr. Chairman, I think this is extremely unfair, indecent and incredible.

That is why I am supporting the motion and that is why I categorically refuse to sit again in committee before the Deputy Minister of Justice and the Commissioner of the RCMP tell us how far the investigation has progressed.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you.

Le prochain intervenant est M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai peur que mon collègue se soit un peu laissé emporter par son enthousiasme; du moins, a-t-il oublié ou trouvé commode de négliger dans sa tirade contre mon collègue, que c'est en fait lui et lui seul qui a demandé une enquête de la GRC. C'est lui qui voulait chasser les sorcières, c'est lui qui voulait savoir qui avait ou n'avait pas écrit le terme «draft» sur une des propositions. Monsieur le président, je mentionne cela, car je crois que c'est important quant à la sincérité du message que vient de nous livrer M. Olivier. Il est bien certain que ceux qui étaient ici se souviendront très clairement que j'avais déposé au greffier, sans que cela paraisse extraordinaire, une longue liste de questions qui traitent des détails de l'administration et des activités journalières d'Air Canada.

Une fois bien organisées pour gagner du temps au Comité, je crois que toutes ces questions et questions complémentaires touchaient un peu plus de 30 points différents. Je veux simplement, par cela, monsieur le président, répondre à M. Olivier car je suis sûr que M. Deniger reviendra également là-dessus. J'en parle car les questions comme les horaires, les révisions générales des 707 et la possibilité que cela se fasse à Winnipeg pour permettre de garder les ingénieurs d'Air Canada qui seront mis à pied en grand nombre dans cette ville dans un avenir relativement proche, toutes ces questions nous intéressent de même que celles qui traitent d'autres lieux possibles d'atterrissage et de plans de transport d'urgence lorsque la principale piste de l'Aéroport international d'Halifax est fermée depuis plus de douze mois. Les questions touchant les horaires sont légendaires. Légendaires quant au coût d'entretien des appareils dans lesquels Air Canada a investi d'énormes sommes et continue d'en investir pour les entretenir au sol.

Monsieur le président, si je parle de tout cela, c'est simplement pour que les membres du Comité comprennent bien que ce n'est pas pour autre chose que nous sommes ici. Sans vouloir me répéter, j'attirerai à nouveau l'attention de mes collègues sur le débat très court que nous avons eu à propos de l'opportunité de la comparution de cet homme. Or, monsieur le président, les actes des cadres supérieurs de la société sont tout à fait pertinents et le sont jusqu'au moment où, à tort, on commence à s'occuper d'affaires privées.

Monsieur le président, aller dire que M. Nowlan n'oserait pas poser à l'extérieur le genre de questions qu'il a indiqué qu'il poserait est ridicule. Toutes ces questions ont déjà été soulevées publiquement dans les journaux et sont donc tout à

[Text]

accusation merits. All of these matters have been raised quite publicly in the press and, indeed, I believe it is relevant; much more than that, it is incumbent upon us to get on with them and try and find some answers.

• 1610

I happen to believe, Mr. Chairman, that the reputation of the corporation is best served by this committee pursuing its rightful and indeed obligatory duties. I am afraid that if we fail to go ahead now, that at some point in the fall we will be reporting back to the House that with some deep regret and frustration the committee has not been able to examine a report referred to it on a statutory basis. Whether we examine, Mr. Chairman, the annual report of Air Canada or not is up to us. This committee in the past has decided from time to time not to call the Atlantic Pilotage Authority or Northern Transportation Company Limited, so that we might concentrate more particularly on certain areas.

Colleagues will be aware that in the past, say, seven years, this is probably only the third Air Canada report that we have taken the time to seize ourselves of and to begin to look at. The decisions to do this were made well in advance of any of the information that seems to be in some controversy at this present time. The committee having, however, made that decision this year to examine Air Canada, a lot of time and effort has been put into the preparations of questions by members, and I think these in fact should be pursued.

To uphold a motion that suggests we cancel the meeting, not adjourn it, but cancel it, and that the steering committee meet a month plus a day hence—or is this the 19th?—one month hence, is simply to defer and I think to actually kill even the remotest possibility of this committee's ever getting back to Mr. Amyot or to Mr. Taylor or to other officials of Air Canada with respect to the matters that I believe quite strongly are legitimate concerns of this committee.

I urge my colleagues, if, as the Minister of Transport has said, there has been no indication, and I accept that, of any interference with respect to the work of this committee, if that is case, then I just simply urge you to get on with it. Mr. Chairman, I can see no particular reason why we should not get on with it and perhaps... Subject to what Mr. Deniger may have to say, I simply urge them to reconsider their own motion—at least remove the cancellation of the meeting and soften that by adjourning.

I would hope that before we are finished this afternoon, Mr. Chairman, somebody will indicate to us whether or not we are going to be able to talk to somebody in this forum, for this committee, with respect to the evidence that is alleged or insinuated in the motion that is now before us. I would be very interested in hearing the officials of the Department of Justice, or others, who might tell us in what way we are going to compromise somebody who has not even been charged, or anybody, when we do not know what the investigation is all about or the charges are all about. So perhaps one of our distinguished colleagues on the government side might address himself to that. And incidentally, I must remark, I am sure he is about very important business with respect to the Crow on

[Translation]

fait pertinentes; bien plus, il nous appartient d'essayer d'y trouver des réponses.

J'estime, monsieur le président, que la réputation de la société est mieux servie lorsque le Comité s'acquitte de ses fonctions justes et d'ailleurs impératives. Je crains que sinon, nous risquons à l'automne de déclarer à la Chambre que nous regrettons profondément de n'avoir pu examiner un rapport dont nous avions statutairement été saisis. C'est à nous de décider, monsieur le président, si nous voulons ou non examiner le rapport annuel d'Air Canada. Il est déjà arrivé au Comité de décider de ne pas convoquer l'administration de pilotage de l'Atlantique ou la Société des transports du Nord Limitée afin de nous concentrer plus particulièrement sur certains domaines.

Mes collègues se souviendront que dans les sept dernières années probablement, ce n'est que le troisième rapport d'Air Canada que nous prenons le temps d'examiner. La décision a été prise bien avant que la controverse actuelle ne soit connue. Toutefois, le Comité ayant pris la décision d'examiner cette année Air Canada, nous avons consacré beaucoup de temps et d'efforts à préparer les questions et je pense qu'il nous faut poursuivre notre étude.

Donc, adopter une motion portant sur l'annulation de la réunion et non pas sur son ajournement en attendant que le Comité directeur se réunisse d'ici un mois plus un jour—ou est-ce bien le 19, en tout cas d'ici un mois—ne fait que retarder les choses et peut-être même éliminer toute possibilité que le Comité interroge jamais M. Amyot, M. Taylor ou d'autres représentants d'Air Canada sur des questions tout à fait légitimes.

J'invite donc instamment mes collègues si, comme l'a dit le ministre des Transports, rien n'indique, et je veux bien le croire, que quiconque essayait d'entraver l'étude de ce Comité, de poursuivre notre tâche. Je ne vois vraiment pas de raison, monsieur le président, de ne pas le faire et peut-être... Sous réserve de ce que peut avoir à dire M. Deniger, j'invite tout simplement mes collègues à reconsidérer leur motion et à remplacer du moins le terme annulation par ajournement.

J'espère qu'avant la fin de notre réunion cet après-midi, quelqu'un nous aura dit si nous pourrions nous adresser à quelqu'un à titre de Comité à propos du témoignage dont il est question dans la motion qui nous est présentée. J'aimerais beaucoup entendre ce qu'ont à dire les fonctionnaires du ministère de la Justice ou d'autres. J'aimerais que l'on nous dise comment nous risquons de compromettre quelqu'un qui n'a même pas été inculpé alors que nous ne savons même pas sur quoi porte l'enquête ni les accusations qui sont portées. Peut-être donc qu'un de nos distingués collègues de la majorité pourrait-il nous répondre? D'ailleurs, j'aurais pensé que le secrétaire parlementaire serait venu discuter de cela même s'il s'intéresse peut-être à des questions très importantes à la

[Texte]

the floor of the House, but I would have thought the parliamentary secretary might have found the subject matter—where is he?

An hon. Member: He is in London.

Mr. Forrestall: England?

Mr. Nowlan: He is officially away.

Mr. Forrestall: He is officially away. Well, that is a good reason and I apologize to him formally for not being here. But I would have thought somebody might have come representing the minister.

The Vice-Chairman: At this moment, I would like to take the prerogative of the Chair to point out something. I chaired the meeting yesterday of the steering committee and we decided at that meeting, or agreed to disagree, to come here before the whole committee to decide whether or not we should hear Air Canada. Now, I have seen some . . .

Mr. Olivier: After we have a witness.

The Vice-Chairman: I will observe that I have seen some neat manoeuvring on your part, Mr. Nowlan, of putting forth all the questions that you would ask next Tuesday or—and there might be additional ones.

• 1615

The point I want to make is that it was made clear to us the RCMP were conducting an investigation. As an entity which has rights and powers, the RCMP were conducting an investigation and it was recognized that the Standing Committee on Transport had its role and its duties to play as well. But when two bodies might be in conflict with one another, it was suggested it would be preferable to defer any further hearings on matters which could be under investigation.

The steering committee members agreed that if we carried on with Air Canada meetings on their operations and on their financial statement, it would be impossible to control members from crossing the line and getting into RCMP territory. For this reason, we agreed to have an open meeting to discuss whether we should or should not cancel the meeting.

I would ask the members to try to stay on that track. I will now call on Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Je pense que votre remarque est bien fondée, parce que la résolution que j'ai présentée est quand même assez simple. Il n'est pas question, quant à moi en tout cas, que ma résolution puisse sous-entendre qu'Air Canada ne reviendra pas devant ce Comité. Ma résolution est très simple. Elle est d'une simplicité telle que mes collègues d'en face, j'imagine, ont certaines difficultés à comprendre. D'ailleurs, je dois vous avouer, monsieur le président, que ces députés sont parmi mes meilleurs amis sur la Colline.

Dans le dossier d'Air Canada, ils n'ont pas de leçon de morale à me faire, ni de ligne de conduite à me dicter. Comme avocat, je trouve cela tout à fait incroyable. On fait des allégations contre une personne qui n'a même pas la chance de

[Traduction]

Chambre à propos du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau . . . où est-il?

Une voix: Il est à Londres.

M. Forrestall: En Angleterre?

M. Nowlan: Il est en déplacement officiel.

M. Forrestall: En déplacement officiel. Ma foi, c'est une bonne raison et il peut être officiellement excusé. J'aurais en tout cas pensé que quelqu'un serait venu représenter le ministre.

Le vice-président: Je souhaite maintenant user de ma prérogative de président pour vous signaler quelque chose. J'ai hier en effet présidé la réunion du Comité directeur à laquelle nous avons décidé, ou du moins convenu de disconvenir, de venir soumettre au Comité plénier la décision d'inviter ou de ne pas inviter Air Canada à comparaître. J'ai vu certains . . .

M. Olivier: Après avoir entendu un témoin.

Le vice-président: Je note, monsieur Nowlan, que vous avez manoeuvré de façon très astucieuse en posant toutes les questions que vous auriez posées mardi prochain ou . . . du moins certaines.

Or, on nous a bien précisé que la GRC menait une enquête. On a donc reconnu que la GRC avait ses droits et ses pouvoirs et que, d'un autre côté, le Comité permanent des transports avait un rôle et une fonction à jouer de son côté. Lorsque, toutefois, deux entités semblables risquent d'entrer en conflit, il semble préférable de reporter les audiences portant sur des questions qui font déjà l'objet d'une enquête.

Les membres du Comité directeur ont convenu que, si nous continuons à interroger Air Canada sur ses activités et sur ses états financiers, il serait impossible d'empêcher les députés de poser d'autres questions et d'empiéter sur le terrain de la GRC. Aussi, avons-nous convenu de convoquer une réunion publique pour discuter de l'opportunité d'annuler la réunion avec Air Canada.

Je demanderais donc aux députés de se souvenir de ces faits. Je donne maintenant la parole à M. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I think your observation is well founded because the motion that I introduced is really quite simple. In no way, at least in my view, does this motion mean that Air Canada would not return before the committee. My motion is quite simple. It is so simple that my colleagues opposite, I guess, find it difficult. Indeed, Mr. Chairman, I must confess that these members are among my best friends on the hill.

As far as Air Canada is concerned, they should not try and teach me anything about my behavior. As a lawyer, I find this incredible. Allegations have been made against an individual who cannot even defend himself. Mr. Chairman, for five

[Text]

se défendre. Cela fait cinq mois, monsieur le président, que la Gendarmerie enquête sur une personne au Québec. Cela fait cinq mois, monsieur le président, que dans les journaux et à la Chambre des communes, on tente de la salir davantage et qu'on fait planer un nuage sur sa tête. Il est tout seul, il n'a aucun moyen de défense. La Gendarmerie et le ministère de la Justice nous disent d'abord: deux semaines. On leur a donné deux semaines. Ils nous disent ensuite: un mois. On leur donnera un mois. C'est cela le fondement.

Monsieur le président, vous savez fort bien que le Comité permanent des transports, ce n'est pas un tribunal; ce n'est pas une inquisition que l'on fait ici. Notre responsabilité, c'est de voir si Air Canada agit avec justesse, agit de façon raisonnable et se conduit bien. Mais les députés d'en face savent très bien aussi que si Claude Taylor et René Amyot étaient devant nous, on ne leur poserait pas des questions sur le nombre de vols qu'il peut y avoir à Bagotville; on leur poserait des questions sur le transfert du siège social, et on leur poserait des questions sur les allégations de M. Nowlan. C'est cela qu'on leur ferait, parce que c'est ce qui est d'actualité. Quand des témoins viennent ici, les députés leur posent des questions d'actualité.

Une voix: Nowlan..., il n'a pas de courage!

M. Deniger: Ce qu'il est important de se rappeler, monsieur le président, c'est que notre Comité, dans ce dossier-là, pour ce qui est du transfert du siège social et pour ce qui est des neuf points que M. Nowlan a énumérés tout à l'heure, n'est pas le dernier forum à tirer ces choses-là au clair. Nous ne sommes pas le seul forum à tirer ces choses-là au clair. Il y a une enquête de la Gendarmerie royale. Est-ce que l'on veut faire une enquête parallèle? On n'est pas équipés pour cela. Peut-être qu'on devrait l'être. M. Nowlan sait fort bien, monsieur le président, que dans les 15 minutes qui lui seraient accordées pour poser des questions à M. Amyot et à M. Taylor, il ne pourrait pas avoir la réponse à ses neuf questions. Il sait aussi fort bien que s'il posait ces questions-là, ce serait tout à fait injuste, immoral et illégitime de ne pas se sentir l'obligation et le devoir de faire venir M. Larochelle de LePage, M. Gelber, M. St-Laurent, M. Jolicoeur, tous les hauts fonctionnaires d'Air Canada qui ont participé de près ou de loin à ce dossier-là, le ministre et tous les gens qui peuvent être impliqués dans le dossier, de même que M. Dimma de LePage à Toronto.

Alors, où est-ce que l'on débute, où est-ce que l'on arrête? Ma résolution, monsieur le président, est très simple. Il n'est pas question pour nous de dire: Air Canada, vous ne venez plus ici, comme le laissent entendre les collègues d'en face. Au contraire, monsieur le président. Au contraire! S'il y a un député ici qui veut avoir des réponses sur Air Canada, c'est bien moi. S'il y a un député qui prend plaisir à les avoir devant lui, c'est bien moi. Et s'il y a un député qu'Air Canada n'aime pas, c'est bien moi.

[Translation]

months now, the RCMP has been investigating an individual in Quebec. For five months now, Mr. Chairman, we have been reading in the papers and hearing in the House of Commons allegations that have smeared his reputation and cast a cloud on him. He stands all alone, he has no way of defending himself. The RCMP and the Department of Justice have first told us: two weeks. We gave them two weeks. They now say, one month. We will give them one month. That is a fact.

Mr. Chairman, you know very well that the Standing Committee on Transport is not a tribunal; we are not a court of justice. Our responsibility is to see that Air Canada acts properly, reasonably and behaves itself. But the members opposite also know very well that if Claude Taylor and Rene Amyot were before us, they would not be asked questions on the number of flights to Bagotville; they would be asked questions on the relocation of the headquarters, on Mr. Nowlan's allegations. That is what they would be asked because that is what is in the news. When witnesses come here, members ask them newsworthy questions.

An hon. Member: Nowlan has no guts.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, it is important to remember that our committee, with regard to the transfer of the headquarters and to the 9 points that Mr. Nowlan quoted earlier, will not be the forum where those matters will be clarified. We are not the only forum for such an investigation. An investigation is being carried out by the RCMP. Do we want to carry out a parallel investigation? We are not equipped for such. Maybe we should be. Mr. Nowlan knows quite well, Mr. Chairman, that in the 15 minutes that he would have to ask questions from Mr. Amyot and Mr. Taylor, he could not get answers to his 9 questions. He knows very well that if he were to ask those questions, it would be quite unfair, immoral and illegitimate not to call Mr. Larochelle of LePage, Mr. Gelber, Mr. St. Laurent, Mr. Jolicoeur, all the Air Canada senior officials who have had to deal with this matter, at some point or another, the minister and all the people who could be involved in it as well as Mr. Dimma of LePage in Toronto.

So, where do we start. Where do we stop? My motion, Mr. Chairman, is quite simple. We are certainly not saying that Air Canada should not appear any more, as my colleagues opposite seem to make it sound. On the contrary, Mr. Chairman. On the contrary. If there is one member here who wants answers from Air Canada, that is me. If there is one member who enjoys having Air Canada people here, it is me. And if there is one member who is not well liked by Air Canada, it is me.

• 1620

Je tiens à vous souligner que je veux qu'ils viennent devant moi, mais lorsque l'enquête de la Gendarmerie royale sera terminée. C'est clair, c'est évident que c'est du salissage en règle qui se passe présentement, et je ne serai jamais partie à

I want to underline that I intend to have them appear before us but once the RCMP investigation is completed. It is clear, it is obvious that we are witnessing a mud-slinging game and I will never take part in such a game when the individual involved has no way of defending himself.

[Texte]

une campagne de salissage sur une personne qui n'a aucun moyen de défense.

Le vice-président: Merci, monsieur Deniger.

The next member to be heard from is, Mr. Ellis. Mr. Ellis, please.

Mr. Ellis: How much time do we have, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: I allowed Mr. Nowlan 15 minutes. It worked out to 20 with the five minutes of interventions. I propose to give you 10, or if you need 15 I think we can . . . If it means that you are not going to come back for a second round and you can complete it in 15, I will give you 15 minutes.

Mr. Ellis: Okay, Mr. Chairman. Thank you very much.

I want to make a number of points and I will tailor my time to what I have in front of me. First of all, it seems to me that my colleagues will recall that I came into the last meeting prepared to ask questions such as on the hotel management of Air Canada, questions regarding the AirBus, questions regarding maintenance and a number of other questions. However, when the matter was brought up, it seems to me that the summary I made at that time indicated that there was a very real need for other questions to be asked. The matter of the investigation is something that seems to me, Mr. Chairman, to be of prime importance right now. It is an investigation into what? I asked the question of Mr. Taylor and he was, I thought, going to give me the answer. He started to reply, but was cut off by the chairman.

There are a number of questions being asked today. Granted, I do not think any of the questions enumerated by Mr. Nowlan should embarrass anyone—if, indeed, there is nothing to hide, if, indeed, there are no problems. But obviously there is a problem, there is a problem of an investigation going on. Frankly, Mr. Chairman, we cannot even find out what the investigation is about. My colleagues across seem to know, but certainly we do not know. I think it is only fair that we should know. The administration of Air Canada is, indeed, a question that should concern this committee and if any of the allegations that are being made are true, surely Air Canada is not being administered well and there is nothing more important for us to discuss than the administration of Air Canada.

If this parliamentary committee had the kind of research facilities we should have, the kind of freedom to ask a number of questions the way we should have—and I want to say here, Mr. Chairman, that we have a very efficient clerk, but obviously she is not here in the role of the researcher for the type of thing I am talking about—if we had that kind of research facility available to us, we might know something about what is going on. In fact, we do not. This is not a parallel investigation, this is a primary investigation. Unless someone tells me that the RCMP are doing something that is exactly along these lines and they tell me that this is the area they are investigating . . . I do not know that.

[Traduction]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Je donne maintenant la parole à M. Ellis. Monsieur Ellis, s'il vous plaît.

M. Ellis: Combien de temps avons-nous, monsieur le président?

Le vice-président: J'ai donné 15 minutes à M. Nowlan. Cela fait 20 minutes avec les 5 minutes d'interruptions diverses. Je vous propose 10 minutes et si vous en voulez 15, je pense que nous pourrions . . . Si cela vous permet de terminer, je vous donnerai un quart d'heure.

M. Ellis: D'accord, monsieur le président. Merci beaucoup.

J'ai un certain nombre de choses à dire et j'essaierais de les dire dans le temps qui m'est alloué. Tout d'abord, il me semble que mes collègues doivent se rappeler que je suis venu à la dernière réunion prêt à poser des questions sur la gestion des hôtels d'Air Canada, sur l'AirBus, sur la maintenance et sur tout un éventail d'autres sujets. Toutefois, lorsque la question a été soulevée, il me semble que le résumé que j'avais alors fait montrait bien qu'il y aurait bien d'autres questions à poser. La question de l'enquête me semble très importante, monsieur le président. Sur quoi portait cette enquête? J'ai posé la question à M. Taylor et je croyais qu'il allait me répondre. Il a commencé à répondre mais fut interrompu par le président.

Il y a un certain nombre de questions que l'on pose aujourd'hui. Je conviens que les questions énumérées par M. Nowlan ne pourraient gêner personne s'il n'y a vraiment rien à gâcher, s'il n'y a pas de problème. Par contre il y a un problème, il y a le fait qu'une enquête est en cours. Très franchement, monsieur le président, nous ne savons même pas sur quoi porte l'enquête. Mes collègues d'en face semblent le savoir mais nous nous n'en savons rien. Je crois qu'il serait normal que nous soyons mis au courant. L'administration d'Air Canada est en effet une question qui intéresse notre Comité et si les accusations portées sont justifiées, il est certain qu'Air Canada n'est pas bien administrée et il n'y a rien de plus important pour nous que de discuter de l'administration d'Air Canada.

Si cette commission parlementaire disposait des services de recherche voulus, du genre de libertés que nous devrions avoir dans les questions que nous voulons poser, et je dois dire, monsieur le président, que nous avons un greffier très efficace mais qu'elle n'a pas le rôle de chercheur pour le genre de choses dont je parle, si nous avions les services de recherche nécessaires, peut-être saurions-nous un peu ce qui se passe. Nous ne le savons pas. Il ne s'agit pas d'une enquête parallèle, mais d'une première enquête. Si personne ne me dit que la GRC enquête exactement sur la même chose que nous . . . je ne peux le savoir.

[Text]

Let me take another tack: My colleagues across the way have said that the investigation will terminate a month from today. I am sorry, Mr. Chairman, and I cast no aspersions on them, but I cannot believe that. I cannot believe that anyone here, unless they know exactly what that investigation is about, can tell me with any surety when that investigation is going to end. I see that you want to make a comment, Mr. Chairman. Please do.

The Vice-Chairman: Simply, for clarification's sake, the assistant commissioner said that, hopefully, the investigation could be terminated in a month but that he could not guarantee that. No one here, I believe, intended to say that it would be guaranteed to be completed in one month. I point out to you, sir, that in the motion it says: We will meet again on June 19, for a further report from the RCMP to know what our actions should be.

• 1625

Mr. Ellis: That is exactly my point, and yet the statement was made with all due respect, Mr. Chairman, rather emphatically that a month from now we would know what was going on. It seems to me that a month from now we will be 10 days away from closing this House down until September and we will be 10 days away then from having the whole thing buried for a further two months.

Now, I have to then answer the first charges that were made by my colleague, Mr. Olivier, regarding hypocrisy and speculation and respect for Crown corporations.

What I have seen of Crown corporations recently, Canadair and others, it seems to me, Mr. Chairman, that we need to have far more latitude to investigate, not less. We need to have far more investigative powers, not less. There is a need for this committee and others to delve into these problems and others, not to bury if for 30 days. If the RCMP can come to us and say to this committee that indeed we are investigating an individual and we anticipate that we will come before you in 30 days and give you a report, then I would be quite prepared to shut up.

Frankly, and I am going to start using some names, I have not heard that there have been any allegations made against Mr. Claude Taylor. I have the very strong suspicion that there are none being made against Mr. Claude Taylor. I have a tremendous amount of respect for that man and I have to say to my colleagues: Have you no concern for the allegations? Have you no questions in your mind on this matter? Are you not the least bit curious as to the answers to Mr. Nowlan's question? If you are not, then I am not at all sure what you are doing on this committee.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: All right.

Mr. Laniel.

[Translation]

En d'autres termes: Mes collègues d'en face ont déclaré que l'enquête devrait s'achever dans un mois. Je suis désolé, monsieur le président, je ne les critique pas mais je ne puis y croire. Je ne puis croire que quiconque ici, à moins que l'on sache exactement ce sur quoi porte l'enquête, puisse me dire avec certitude quand l'enquête se terminera. Je vois que vous voulez intervenir, monsieur le président. Je vous en prie.

Le vice-président: Je veux simplement préciser que le commissaire adjoint a déclaré qu'il espérait que l'enquête serait terminée dans un mois mais qu'il ne pouvait le garantir. Personne ici, si je ne m'abuse, n'a prétendu qu'il était certain que cette enquête serait terminée dans un mois. Je vous précise, monsieur, que la motion dit: Nous nous réunirons à nouveau le 19 juin pour entendre un rapport de la GRC et décider de ce que nous devons faire.

M. Ellis: C'est exactement ce que je dis, mais, fort respectueusement, monsieur le président, on nous a dit avec beaucoup d'insistance que, d'ici un mois, nous saurions ce qui s'était passé. À mon avis, d'ici un mois, il ne restera plus que dix jours avant l'ajournement de la Chambre jusqu'au mois de septembre et dix jours avant d'enterrer toute cette affaire pour deux mois de plus.

Je vais répondre aux premières accusations qui ont été lancées par mon collègue, M. Olivier, qui a parlé d'hypocrisie, de spéculation et du manque de respect vis-à-vis des sociétés de la Couronne.

Les contacts récents que j'ai eus avec certaines sociétés de la Couronne, Canadair entre autres, m'ont amené à croire, monsieur le président, que nous avons besoin de pouvoirs d'enquête plus larges, plutôt que le contraire. Nous avons besoin de plus de pouvoirs pour enquêter, et non moins. Il faut que le Comité, ainsi que d'autres d'ailleurs, puisse aller jusqu'au fond de ces problèmes et d'autres, plutôt que de les enterrer pendant 30 jours. Si la Gendarmerie royale pouvait assurer au Comité qu'elle est en train de faire une enquête sur quelqu'un et que, dans une trentaine de jours, elle nous remettra un rapport, je serais, dans ce cas, tout à fait prêt à me taire.

Pour être franc, et je vais citer certains noms, je n'ai pas entendu dire que M. Claude Taylor avait été accusé de quoi que ce soit. J'ai beaucoup de respect pour M. Taylor et, à cet égard, je pense devoir poser la question suivante à mes collègues: Est-ce que toutes ces allégations vous laissent froids? Vous n'avez aucun doute dans votre esprit à ce sujet? Est-ce que vous n'êtes pas à tout le moins un peu curieux de connaître les réponses aux questions de M. Nowlan? Si tel n'est pas le cas, je ne suis pas du tout convaincu que votre place soit ici.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Très bien.

Monsieur Laniel.

[Texte]

M. Laniel: Monsieur le président, après avoir entendu mes collègues d'en face, je me pose énormément de questions . . .

especially my colleague, Mr. Nowlan, with all his verve and loud-voice way of saying things. I am more convinced that this committee could commit an awful injustice if we let Mr. Nowlan himself, notwithstanding the nice little smooth faces of Mr. Forrestall, or our colleague, Jack Ellis, put the chairman and the President of Air Canada in such a position of being confronted with this committee without any protection.

It is all right to say that we are protected by what we say in this House and this committee, but the witnesses who come in front of us get no protection. They get no protection in front of the court. You can throw all kinds of allegations to them . . .

Mr. Olivier: Yes, that is true.

Mr. Laniel: —but the answer they will give here, no chairman has the power to protect them against the answers they might give. And with the enumeration of all those allegations that were put forward by the member for Annapolis Valley, I think that would make this committee a court that would more or less make the decision and pass judgment, without giving a chance to these people to defend themselves without committing themselves towards an inquiry that is under way at this time.

Monsieur le président, comme l'a dit M. Deniger plus tôt, . . .

Nobody on this side wants to stop Air Canada from appearing in front of the committee.

Personne ici ne veut empêcher Air Canada de venir témoigner devant le Comité; la proposition veut simplement reporter au 12 juin la décision du Sous-comité de choisir une date. M. Ellis s'inquiète du fait que nous allons ajourner pour l'été.

• 1630

Je m'inquiète bien plus de la réputation des gens que l'on peut détruire bien facilement.

M. Nowlan a dit que toutes ces choses-là ont été dites, ont été écrites dans les journaux.

Une voix: C'est lui qui les a sorties.

M. Laniel: Il a cité certains journaux, mais il a ajouté d'autres éléments, sans toutefois les rattacher à des articles de journaux; mais quand même on sait . . .

We know that most of these things, Mr. Nowlan, my dear colleague, most of these things that appear in the press came from allegations you made in the House of Commons. They were picked up by the press, while you were protected on your big seat in the House of Commons.

Now you want these people to come down here and appear, and commit themselves before your kind of court of inquiry, before your kind of freedom.

[Traduction]

Mr. Laniel: Mr. Chairman, after having listened to what my colleagues opposite had to say, I have a lot of questions in my mind . . .

. . . surtout au sujet de mon collègue, M. Nowlan, qui parle avec tant de verve et qui dit si fort ce qu'il a à dire. Je suis beaucoup plus convaincu que le Comité commettrait une injustice grave si nous permettions à M. Nowlan, sans parler de M. Ellis et de M. Forrestall, d'obliger le président d'Air Canada ainsi que le président du conseil d'administration de comparaître devant le Comité sans aucune protection.

Nous savons que les députés bénéficient de l'immunité parlementaire à la Chambre et au Comité, mais il n'en va pas de même pour les témoins. Ces derniers ne sont pas protégés devant les tribunaux. On peut leur lancer à la tête ce qu'on veut . . .

M. Olivier: Oui, c'est exact.

M. Laniel: . . . mais, par contre, les réponses qu'ils donneront ici, aucun président n'a le pouvoir de les protéger des réponses qu'ils pourraient donner. Et, compte tenu du nombre d'allégations qui ont été faites par le député de la vallée d'Annapolis, je pense que le Comité deviendrait un tribunal qui trancherait plus ou moins et rendrait un verdict, sans avoir donné aux personnes en cause l'occasion de se défendre étant donné qu'elles ne pourraient le faire, car on sait que la GRC est en train de faire une enquête à ce sujet pour l'instant.

Mr. Chairman, as Mr. Deniger said earlier on,

Personne de ce côté-ci ne veut empêcher Air Canada de comparaître devant le Comité.

Nobody on this side wants to stop Air Canada from appearing in front of the committees, the proposal that we make is to postpone until June 12 the decision of the subcommittee to choose a date. Mr. Ellis worries about the fact that we are going to adjourn for the summer.

I am worrying even more about the reputation of people that you can destroy quite easily.

Mr. Nowlan has said that all these allegations have been made in the newspapers.

An hon. Member: He took them out.

Mr. Laniel: He has quoted some newspapers, but he has added other elements, without linking them to press releases, even when we know . . .

La plupart des allégations qui ont été faites dans la presse, monsieur Nowlan et cher collègue, la plupart d'entre elles viennent de vous, et vous les avez faites à la Chambre des communes. Elles ont été relevées par la presse, alors que vous c'est en toute impunité que vous les avez faites, car vous étiez protégés par votre immunité parlementaire.

Vous voulez maintenant que ces personnes comparaissent devant le Comité et qu'elles s'engagent devant votre tribunal.

[Text]

Mr. Chairman, nobody on this side denies that Air Canada has weaknesses in its administration. Nobody on this side is trying to prevent all kinds of questions about administration, about the operations of Air Canada, the day-to-day operations.

The opposition, to my mind, in what they are doing today, is that they would like to substitute themselves for the inquiry that is being undertaken by the RCMP. The chairman just answered to Mr. Ellis that the RCMP gave a hint that possibly their inquiry could be completed within a month. That month will mean the date that is the date where the subcommittee can re-examine the question. By June 12 I am sure that the subcommittee of this committee will be in a better position to judge on the progress, and can still make a decision.

What I find funny is that I did not hear anybody on that side say that we wanted, by a motion, to prevent Mr. Taylor or Mr. Amyot's coming to appear in front of this committee, for a full month or a full week. We are disagreeing because they will not appear on May 24. Well, I think between June 12 and June 30, which is the date of adjournment, we have 18 days that can give this committee a chance to have these people in front of us. I think if the people in front want to be reasonable on this important issue, because of what it might represent to the future, to the career of these prominent people... Mr. Ellis said he had faith in Mr. Taylor. Well, give a chance to Mr. Taylor and to Mr. Amyot, an even chance to both of them, and you can call them. You can make the decision at the subcommittee, or bring the thing back to this committee after June 12 or on June 12, and the committee can reconsider the question.

Mr. Nowlan: Could I ask my honourable friend a question, just to clarify the difference of opinion? And it is something that my friend, Mr. Deniger, mentioned too. Just a question, if they permit...

The Vice-Chairman: Does the committee agree that a question can be asked?

Mr. Nowlan: —to clarify the difference of opinion.

My friend talked about protection of reputable people and important people, and I understand that. Does he not think the best protection would be for Mr. Taylor and Mr. Amyot to come here and say that there is absolutely not a shred, a tittle of evidence to support any of these allegations that have appeared in the paper, or that I have asked questions about in the House? Mr. Taylor could make a statement and say, look, this is not Air Canada, this is not me. And Mr. Amyot in effect says, in the best defence possible, that he has a chance to come here before the committee on Tuesday and say that there is not a shred of evidence or a shred of fact to anything that has been said here in these allegations. Now would that not be the best protection for the individual, rather than have this thing continue to sort of smother—we all know we smother fires; smoke comes out and sometimes fire too.

[Translation]

Monsieur le président, personne de ce côté-ci ne nie que Air Canada a des points faibles dans son administration. Personne n'essaie d'empêcher que l'on pose des questions d'administration, des questions portant sur les opérations quotidiennes d'Air Canada.

Ce que veut faire, à mon avis, l'opposition aujourd'hui, c'est se substituer à la Gendarmerie royale du Canada qui est en train d'enquêter. Le président vient de répondre à M. Ellis que la Gendarmerie royale avait laissé entendre qu'elle pourrait peut-être avoir terminé son enquête d'ici un mois. Lorsque la GRC en aura terminé, le sous-comité pourra réétudier la question. D'ici le 12 juin, je suis convaincu que le sous-comité du Comité sera plus à même de se prononcer sur les progrès réalisés et pourra encore prendre une décision.

Ce que je trouve drôle, par contre, c'est que je n'ai pas entendu les députés de l'autre côté dire que nous voulions par voie de motion empêcher M. Taylor ou M. Amyot de comparaître devant le Comité pendant un mois ou une semaine. Nous ne sommes pas d'accord parce qu'ils ne viendront pas comparaître le 24 mai. Je pense qu'entre le 12 juin et le 30 juin, c'est-à-dire la date de l'ajournement de la Chambre, il y a 18 jours dont pourra profiter le Comité pour demander à M. Taylor et à M. Amyot de se présenter devant nous. Si nos collègues d'en face veulent être raisonnables à propos de cette question importante, étant donné les retombées qu'elle peut avoir sur l'avenir et la carrière de ces personnes importantes—M. Ellis a dit qu'il avait confiance en M. Taylor. Eh bien dans ce cas, donnez un peu de temps à M. Taylor et aussi à M. Amyot, et ensuite vous pourrez leur demander de comparaître devant vous. Vous pouvez en décider au sous-comité, ou ramener tout cela devant le Comité après le 12 juin ou le 12 juin, et le comité pourra reconsidérer la question.

M. Nowlan: Est-ce que je pourrais poser une question à mon honorable ami pour apporter certaines précisions sur la divergence de vues? C'est quelque chose que mon ami M. Deniger a également dit. Une toute petite question, avec leur permission...

Le vice-président: Le comité est-il d'accord pour que l'on pose une question?

M. Nowlan: ... afin d'apporter quelques précisions sur la divergence de vues.

Mon ami a parlé de protéger la réputation de personnes importantes, et je comprends fort bien cela. Ne pense-t-il pas toutefois que la meilleure protection que l'on pourrait accorder consisterait à demander à M. Taylor et à M. Amyot de se présenter devant nous pour nous dire qu'il n'y a pas un atome de vérité dans les allégations qui ont été faites par les journaux, pas plus que dans les questions que j'ai posées à la Chambre? M. Taylor pourrait faire une déclaration et dire: ce n'est pas Air Canada, ce n'est pas moi. Et M. Amyot en effet dit que la meilleure façon dont il pourrait se défendre serait de lui donner l'occasion de se présenter mardi devant le Comité pour dire qu'il n'y a absolument rien de vrai dans les allégations qui ont été faites ici. Cela ne serait-il pas le meilleur moyen de protéger ces personnes plutôt que de continuer à étouffer l'affaire en quelque sorte—nous savons tous que,

[Texte]

Mr. Laniel: I would like to know why the hon. member has been carrying that smearing and these allegations himself, if that is the kind of answer he wants.

• 1635

If he has been making these assessments or declarations in the House of Commons, that has been marking the image and the careers of those people. It is because he must have a channel that brings in some hints. Anyway, I do not know where it comes from. But at the same time, while he says the best way to clear the air is to have those two people here, giving that answer, that answer might be a "nuance" answer; and at that moment even if it is a nuance, they do not have any protection by this committee.

I am not a lawyer. Maybe Mr. Deniger can pursue that point, on the legal aspect. But I know that as for this House of Commons, the minute they sit here and they give an answer—I do not care about the question; you are protected—their answer, even if it is given here, is not protected, and they are not protected themselves, at all, by the House of Commons.

The Vice-Chairman: I just want to inform the committee members that we have now completed the first round. I have an indication from Mr. Deniger, Mr. Nowlan, Mr. Forrestall, Mr. Olivier, and Mr. Ellis that they want a second round. We are starting the second round, and we will commence with Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I will be very, very brief, because it amplifies what Mr. Laniel—it amplifies and does not answer, because of some of the pejorative words used, but at least it is an explanation that I know most members opposite appreciate. I feel it is self-serving; but there happens to be an order of the provincial court in Hull which is prohibiting any discussion of this outside, because then you could be in contempt of court, regardless of any other thing that might happen. That order was made by Judge Barrière on the basis that the eighth warrant was not served. I understand the eighth warrant has been served, and I am surprised, quite frankly, that some people, perhaps in the press or elsewhere, have not applied to vacate that order. When that order is lifted, then who knows what might be said outside?

Anyway, that is part of it. I still think the best defence is the defence of the individual to say there is not a shred of evidence or hard fact in anything that has been alleged. That is the thing. I do not think anyone has commented on the Attorney General and the Dairy Commission. That has gone on hearing. The Agriculture committee has met, the Public Accounts committee has met, even though there is a criminal investigation naming very important people about the Dairy Commission and potential allegations of fraud there.

[Traduction]

lorsque l'on étouffe un feu, il y a de la fumée qui sort, mais parfois des flammes aussi.

M. Laniel: Je voudrais savoir pourquoi l'honorable député s'est livré à une telle campagne de diffamation et à de telles allégations lui-même, si c'est tout simplement la réponse qu'il veut.

S'il a fait toutes ces allégations à la Chambre des communes, allégations qui ont terni la réputation et la carrière de ces personnes, c'est parce qu'il doit avoir des contacts qui lui laissent entendre certaines choses. De toute façon, je ne sais pas d'où cela vient. Mais parallèlement, même s'il dit que la meilleure façon de faire taire les rumeurs c'est de demander à ces deux personnes de comparaître devant le Comité, pour nous donner une réponse, cette réponse devrait être «nuancée», et même dans ce cas ces personnes ne seraient pas protégées par le Comité.

Je ne suis pas avocat. M. Deniger pourrait peut-être continuer à nous parler des aspects juridiques. Mais je sais qu'en ce qui concerne la Chambre des communes, dès que quelqu'un comparaît devant un Comité ou devant la Chambre pour témoigner, les réponses peuvent l'incriminer, en ce sens qu'il n'est pas protégé par la Chambre des communes et qu'il ne jouit pas de l'immunité parlementaire.

Le vice-président: Je voudrais dire aux membres du Comité que nous en avons terminé avec le premier tour des questions. M. Deniger, M. Nowlan, M. Forrestall, M. Olivier et M. Ellis m'ont indiqué qu'ils voulaient poser d'autres questions au deuxième tour. Nous commençons donc le deuxième tour avec M. Nowlan.

M. Nowlan: Je vais être très bref, parce que ce que je vais dire développe ce que M. Laniel a dit, développe sans répondre, étant donné que des mots péjoratifs ont été utilisés, mais à tout le moins c'est une explication que la plupart des députés d'en face comprennent. Je pense que cela tombe bien, mais la Cour provinciale de Hull vient de rendre une ordonnance interdisant toute discussion de cette question en dehors du tribunal, sous peine d'inculpation d'outrage à magistrat, quoiqu'il puisse se passer. Cette ordonnance a été rendue par monsieur le juge Barrière, étant donné que le huitième mandat n'avait pas encore été délivré. Je crois comprendre que le huitième mandat a été délivré, et pour être franc, je suis surpris que certaines personnes, de la presse ou d'ailleurs, n'aient pas demandé l'annulation de ladite ordonnance. Lorsque l'ordonnance sera levée, qui sait ce que l'on pourra dire à l'extérieur du tribunal?

En tout cas, c'est une des raisons. Je continue de croire que la meilleure façon dont ces personnes pourraient se défendre serait qu'elles comparaissent devant le Comité pour dire qu'il n'y a pas un atome de vérité dans les allégations qui ont été faites. Je ne pense pas que l'on ait beaucoup parlé des poursuites intentées par le procureur général contre la Commission canadienne du lait. Il y a pourtant eu des audiences. Cela n'a pas empêché le Comité de l'agriculture de siéger, le Comité des comptes publics également, même s'il y a une enquête criminelle en cours incriminant des personnages très impor-

[Text]

I do not really know what more can be done, Mr. Chairman. We have, I guess, an honest difference of opinion. I resent obviously very much—I do not mind some of the pejoratives, but quite frankly, there was not much discussion from anglophones or francophones when Gillespie's name was mentioned, and I resent very much that there is a deliberate attempt here to smear a people.

There is certainly a direct attempt to raise questions about people holding public office; and that is the sole intent. I would not care whether Mr. Amyot or Mr. Taylor, regardless . . . and if there are questions about Mr. Taylor, let him answer them here. I think the best way—I am a realist. No one knows about the criminal investigation. With the best intention of the motion, the steering committee may meet on the 19th, if this motion carries, and I think we will be in the same pickle and the thing will have smoldered more and reputations very well may have been injured, the longer it is allowed to smolder.

The best defence to me is the exculpatory statement of the individual or individuals involved. I think the best would be to come before the committee on Tuesday and meet some of the allegations.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Monsieur Olivier, vous êtes le prochain intervenant.

M. Olivier: Merci, monsieur le président.

Je me demande si mes collègues d'en face seraient d'accord pour qu'on modifie quelque peu . . .

I would like to suggest we modify the motion a little, if we could change the 19th with the 16th. The 19th, I understand, is a Sunday.

The Vice-Chairman: Apparently the mover picked the wrong date. We will correct the calendar in due course before we pass the motion.

Mr. Forrestall: I will comment, if that is a point of order.

Mr. Olivier: I am on my second round.

The Vice-Chairman: He is on his second round.

Mr. Forrestall: He is amending his motion.

Mr. Olivier: It is my motion.

• 1640

Mr. Forrestall: How is somebody amending somebody else's motion.

The Vice-Chairman: The clerk instructed me that the mover cannot amend his own motion. It must be amended by another person.

Mr. Olivier: It is a typographical error anyway.

[Translation]

tants travaillant pour la Commission canadienne du lait ainsi que des allégations de fraude éventuelle.

Monsieur le président, je ne vois vraiment pas ce que l'on peut faire de plus. Je pense que c'est une honnête divergence d'opinions. Il va sans dire que je suis très offusqué par—moins par les mots péjoratifs que l'on a pu utiliser, mais franchement je ferai remarquer que ni les francophones ni les anglophones n'ont beaucoup réagi lorsque l'on a parlé de M. Gillespie, et je suis très offusqué par le fait que l'on essaie délibérément de diffamer certaines personnes.

On veut certainement soulever des questions au sujet de personnes qui occupent des postes publics, c'est tout ce que l'on veut faire. Peu importe qu'il s'agisse de M. Amyot ou de M. Taylor—s'il y a des questions au sujet de M. Taylor, donnez-lui l'occasion d'y répondre ici. Je pense que c'est la meilleure façon, je suis réaliste. Personne ne sait rien du tout au sujet de l'enquête. Même avec la motion, le Comité directeur pourra se réunir le 19, et si la motion est adoptée, je pense que nous continuerons d'être dans la même impasse, toute la question aura davantage mijoté et il se peut très bien que d'autres réputations soient ternies. En effet, plus on tarde à faire toute la lumière, plus on court ce risque.

La meilleure défense à mon sens serait que les personnes en cause viennent nier les allégations. Et pour cela il faudrait qu'elles comparaissent devant le Comité mardi prochain.

Le vice-président: Merci, monsieur Nowlan.

Mr. Olivier, you are next on my list.

Mr. Olivier: Thank you, Mr. Chairman.

I am wondering if my colleagues opposite would agree to modify slightly . . .

Je voudrais vous proposer de modifier légèrement la motion, en remplaçant le 19 par le 16. Je crois que le 19 est un dimanche.

Le vice-président: Eh bien, apparemment, celui qui a proposé la motion a choisi la mauvaise date. Nous rectifierons le calendrier avant d'adopter la motion.

M. Forrestall: Si c'est un rappel au Règlement, je voudrais faire un commentaire.

M. Olivier: J'en suis à mon deuxième tour.

Le vice-président: Il en est à son deuxième tour.

M. Forrestall: Il amende sa propre motion.

M. Olivier: Effectivement c'est ma motion.

M. Forrestall: Comment quelqu'un peut-il amender la motion de quelqu'un d'autre?

Le vice-président: Le greffier m'a dit que celui qui propose une motion ne peut modifier sa propre motion. C'est un autre qui doit l'amender.

M. Olivier: De toute façon c'est une erreur typographique.

[Texte]

Mr. Olivier: I just try to give three days' notice to the opposition.

Mr. Forrestall: Just a small question.

An hon. Member: Where is your quorum, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: What is your question?

Mr. Forrestall: To the amender of the motion. I would be quite pleased to accept that if he would relieve one of my greatest fears. The motion in fact calls for the cancellation of the meeting scheduled. It calls upon the committee to direct the steering committee to meet in a month's time, whatever the appropriate date is, for the purpose of considering another date.

My difficulty with that is once the scheduled meeting is cancelled, given the majority on the steering committee, there is no way in the world, unless the government members are satisfied, that we are ever going to have Air Canada back with respect to the 1982 Annual Report. We would accept adjournment . . .

An hon. Member: — the word postpone.

M. Olivier: Monsieur le président . . .

Le vice-président: Continuez, vous avez la parole.

Order! Mr. Olivier has the floor.

M. Olivier: Pour nous, il est bien clair qu'on est intéressé à avoir le président et le *chairman*, si vous voulez, d'Air Canada ici. Il n'y a absolument aucun truc derrière notre motion, et s'il y a des termes qui fatiguent mon collègue d'en face, je suis prêt à présenter un amendement, comme je veux en présenter un pour la date, à savoir que l'on assure ce Comité que le Comité directeur discutera à nouveau, dans un mois, de la possibilité de convoquer à nouveau les deux présidents d'Air Canada. C'est l'esprit de notre motion. C'est aussi l'esprit des députés de ce côté-ci de cette Chambre de pouvoir poser des questions sur l'administration d'Air Canada.

Je pense que je pourrais qualifier ces inquiétudes . . . C'est tout simplement mal lire les interventions qui ont été faites jusqu'à ce jour.

Je reviens encore une fois, monsieur le président, sur la nature de cette motion et dire pourquoi nous l'avons mise devant vous. C'est tout simplement pour établir, une fois pour toutes, s'il y a deux cours de justice dans cette société, c'est-à-dire une commission parlementaire et aussi une police dirigée par le ministère de la Justice qui fait une enquête. Est-ce que les deux doivent aller en parallèle? C'est la question qu'on s'est posée, c'est la question que même à l'intérieur du Comité directeur l'on s'est posée. C'est la question qu'on a posée au sous-ministre de la Justice, c'est la question qu'on a posée au sous-ministre adjoint responsable de la G.R.C., à savoir si on pouvait nuire à l'enquête de la justice en continuant à entendre les deux témoins ici.

Le problème, monsieur le président, c'est que vous, en votre qualité de président, vous allez avoir de la difficulté à juger—non pas parce que vous n'êtes pas qualifié pour le faire—

[Traduction]

M. Olivier: J'essaie d'avertir l'opposition trois jours à l'avance.

M. Forrestall: Une petite question.

Une voix: Où est votre quorum, monsieur le président?

Le vice-président: Quelle question vouliez-vous poser?

M. Forrestall: Je voudrais poser une question à celui qui a amendé la motion. Je serais très heureux d'accepter l'amendement à la motion s'il pouvait apaiser l'une de mes plus grandes craintes. En fait la motion demande l'annulation de la séance prévue. On demande au Comité que le Comité directeur se réunisse dans un mois, peu importe la date exacte, pour discuter d'une autre date.

Ce qu'il m'est difficile d'accepter, c'est qu'une fois la séance prévue annulée, étant donné la majorité au Comité directeur, il est absolument impossible, à moins que les membres du gouvernement n'en soient convaincus, que l'on puisse reconvoquer les représentants d'Air Canada pour discuter du rapport annuel de 1982. Nous accepterions l'ajournement . . .

Une voix: . . . il s'agit de «reporter».

Mr. Olivier: Mr. Chairman . . .

The Vice-Chairman: Carry on, you have the floor.

A l'ordre. M. Olivier a la parole.

Mr. Olivier: For us, it is obvious that we are interested to see what the chairman and the President of Air Canada have to say here. There is absolutely no trick behind our motion, and if there are words that our colleagues opposite dislike, I am quite ready to propose an amendment, as I did propose an amendment for the date, that is to say that this committee be given assurance that the steering committee will, in a month's time, carry on discussing the possibility of asking these two chairmen from Air Canada to testify here. This is the spirit of our motion. It is also the spirit of the members on this side to be able to ask questions relating to the administration of Air Canada.

I think I could qualify these worries that we have . . . To say it simply, it is tantamount to not reading very well what has been said so far.

Mr. Chairman, I am coming back once again on the nature of this motion and why we have proposed it. It is simply to establish, once and for all, if there are two different kinds of justice in our society. That is to say a parliamentary committee and also a police that is currently investigating under the jurisdiction of the Department of Justice. Have these two types of justice to be parallel? This is the question that we have asked ourselves, this is the question that we even asked ourselves within the steering committee. That is also the question that we have asked the Justice Deputy Minister; this is the question that we have asked of the Under-Deputy Minister in charge of the RCMP, that is to say if we could prejudice the investigation that they were doing if we heard what both Mr. Taylor and Mr. Amyot had to say here.

Mr. Chairman, the question is that, as chairman, you will have some difficulty in judging—not because you are not able to do it—how far we can go asking the chairman and the

[Text]

jusqu'où on peut aller en posant des questions sur l'administration aux deux présidents, jusqu'où on ne touche pas actuellement à la nature même des choses qui sont l'objet de l'enquête. Je me demande très sérieusement comment il se fait que mon collègue d'en face, M. Nowlan, a déjà tous les faits du mandat de perquisition alors que nous on ne l'a jamais eu, alors que nous, on a entendu dire qu'il y avait un juge qui en avait interdit la publication. Comment se fait-il que M. Nowlan a toujours ces documents? Comment se fait-il que M. Nowlan a eu les documents de proposition avec la mention *draft* écrite dessus? C'est ça qu'on aimerait savoir nous aussi. Peut-être que la G.R.C. nous dirait que M. Nowlan a été bien avant tout le monde au courant de ces choses-là, puis qu'il a manqué à son devoir en ne parlant pas de ça lui non plus avant. Donc, on pourrait se poser la même question. Est-ce que lui, il attendait un moment propice pour en parler? Ce sont toutes des questions qu'on pourrait se poser nous aussi.

Dans cette hypothèse-là, . . .

M. Corriveau: On pourrait recevoir M. Nowlan comme témoin . . .

—there is only a question asked, Mr. Nowlan.

Mr. Deniger: We will put you on the stand.

The Vice-Chairman: Order. Mr. Olivier has the floor.

M. Olivier: Monsieur le président, il est 16h45, et je pense qu'il ne faudrait pas qualifier la nature de nos interventions. Un: il est clair que nous aussi on veut que ces deux personnes-là reviennent. Deux: on ne veut absolument pas que nous, nous soyons des commissaires enquêteurs sur la nature de certaines allégations qui ont été faites et, dans ce sens-là, on veut suivre les conseils de deux hommes expérimentés: le sous-ministre adjoint de la Justice et le sous-directeur de la G.R.C. On pense qu'il est normal, juste et raisonnable de pouvoir laisser leur réputation à des individus.

• 1645

Cela ne coûte pas cher de laisser aux gens leur réputation! Laissons la justice suivre son cours; laissons la G.R.C. poursuivre son enquête et ensuite, nous pourrions nous occuper de l'administration.

The Vice-Chairman: Gentlemen. Gentlemen, could I have your attention? The Chair rather welcomes the suggestion. It was not his turn to speak, but he is next. Mr. Forrestall suggested, look, we have gone on long enough; let us have a vote on the amendment and the question.

An hon. Member: Agreed.

The Vice-Chairman: So I will now put the question on the amendment. The amendment is that the motion be amended by deleting the date June 19, 1983 and substituting therefor June 16, 1983. The question is on the amendment. All in favour? Shall the amendment carry?

Some hon. Members: Carried.

The Vice-Chairman: That is a Thursday.

[Translation]

president questions relating to the administration of Air Canada and how far can we go without putting at risk the investigation of the RCMP? Seriously, I am wondering how our colleague opposite, Mr. Nowlan, knows everything about the warrant, while we do not know anything, while we have heard that a judge had prohibited the publication of the warrant. How is it that Mr. Nowlan still has these documents? How is it that Mr. Nowlan has received documents with "draft" written on them? We would like to know that also. Maybe the RCMP could tell us that Mr. Nowlan has learned well ahead of anybody else about these things, since he has not fulfilled his obligation by deciding not to talk about that earlier on. Thus, we could ask ourselves the same question. Was he waiting for the right moment to talk about all that? These are questions that we would like to ask also.

In that case . . .

Mr. Corriveau: We could ask Mr. Nowlan to testify . . .

Monsieur Nowlan, on n'a posé qu'une seule question.

M. Deniger: Nous allons vous mettre sur la sellette.

Le vice-président: À l'ordre. Monsieur Olivier, vous avez la parole.

Mr. Olivier: Mr. Chairman, it is already a quarter to five; I think that we should not term the nature of our interventions. One: It is clear that we would also like these two people to come back to testify before the committee. Two: We categorically refuse to investigate on the nature of the allegations that have been made, and in that sense, we would like to follow the advice given to us by two men of experience; namely, the Justice Under-Deputy Minister and the assistant chief of the RCMP. We think it is normal, just and reasonable not to prejudice the reputation of these people.

It does not cost too much not to ruin people's reputation! Let justice follow its course; let us leave the RCMP pursue its enquiry and then we could deal with the administration.

Le vice-président: Messieurs, messieurs, pourrais-je avoir votre attention? Le président apprécie cette suggestion. Ce n'était pas son tour de parler, il était le suivant sur la liste. M. Forrestall estime que nous avons suffisamment parlé de cela, et qu'il faudrait voter à propos de l'amendement et de la question.

Une voix: D'accord.

Le vice-président: Je mets donc l'amendement aux voix. Il s'agit de modifier la motion en supprimant la date du 19 juin pour la remplacer par le 16 juin 1983. Le vote porte sur l'amendement. Tout le monde est-il pour? L'amendement est-il adopté?

Des voix: Oui.

Le vice-président: C'est un jeudi.

[Texte]

Amendment agreed to.

The Vice-Chairman: Now the question is on the amended motion.

Mr. Forrestall: I really would not have minded coming on Sunday, so I could have billed you for my expenses.

The Vice-Chairman: All those in favour of the motion, as amended, please raise your hand.

Motion agreed to: Yeas, 5; Nays, 3.

Mr. Ellis: Out of interest, Mr. Chairman, I do not think either Mr. Laniel or I are entitled to vote, are we?

The Vice-Chairman: Oh, yes. You are an associate member, jeepers, creepers!

Mr. Ellis: Fine.

The Vice-Chairman: The result is five in favour, three opposed. The amended motion is carried.

Mr. Nowlan: I do not know—I am going to throw it to the committee. Perhaps we have covered it; I do not intend to prolong it. But in view of some of the things that were said, and a concern about the RCMP investigation, I certainly would throw it out. I have got a party written here for the committee to consider; that in view of the passage of the motion, which in effect opens up Tuesday, that we consider calling the Minister of Justice and the Commissioner of the RCMP on Tuesday to explain the nature, scope and duration of the criminal investigation. Now, that is what I would like to move.

Mr. Ellis: If they were before the steering committee, I would like to have them before this committee.

The Vice-Chairman: First of all, I need such a motion in writing before I will consider it.

An hon. Member: It is hardly legible, but here it is.

The Vice-Chairman: We have a motion by the member, Mr. Nowlan, that the Minister of Justice and the Commissioner of the RCMP appear here on Tuesday to explain the nature and scope and duration of the criminal investigation.

Mr. Olivier: In camera.

Mr. Nowlan: I did not put that in the motion.

The Vice-Chairman: Do you want to add those two words, in camera?

An hon. Member: I want it in the open.

The Vice-Chairman: You want it in the open. All right. Any discussion?

M. Olivier: Monsieur le président?

Le vice-président: Oui, monsieur Olivier.

M. Olivier: Il est très clair que la façon de jouer de M. Nowlan actuellement, est très intelligente. Ce qu'il a fait, je trouve cela remarquable en tant que politicien. Cependant, j'en reviens au même problème que j'invoquais plus tôt. Si le Comité, majoritairement, décide d'attendre au 16 juin pour rencontrer à nouveau les gens de la G.R.C. et ceux du ministère de la Justice, comment pouvons-nous, après avoir

[Traduction]

L'amendement est adopté.

Le vice-président: Le vote va maintenant porter sur la motion modifiée.

M. Forrestall: J'aurais pu aussi bien venir dimanche et je vous aurais envoyé ma facture de frais.

Le vice-président: Tous ceux qui appuient la motion modifiée, levez la main, s'il vous plaît.

La motion est adoptée par 5 voix contre 3.

M. Ellis: Monsieur le président, pourriez-vous nous dire si M. Laniel ou moi-même avons le droit de voter?

Le vice-président: Oui. Vous êtes membre associé, voyons!

M. Ellis: Très bien.

Le vice-président: Nous en sommes donc à cinq contre trois. La motion modifiée est adoptée.

M. Nowlan: Je ne sais pas... qu'en pense le Comité? Nous en avons peut-être déjà parlé; je n'ai pas l'intention de prolonger les débats. Mais compte tenu de certaines choses qui ont été dites, et des préoccupations au sujet de l'enquête de la GRC, je n'hésiterai pas à vous en parler. J'ai ici quelques lignes que le Comité pourrait examiner; compte tenu de l'adoption de la motion, qui entrera en vigueur mardi, nous devrions envisager de convoquer mardi le ministre de la Justice ainsi que le commissaire de la GRC afin qu'ils expliquent la nature, l'étendue et la durée de l'enquête criminelle. Voilà ce que je voudrais proposer.

M. Ellis: S'ils comparaissent devant le comité directeur, je voudrais qu'ils comparaissent aussi devant le Comité.

Le vice-président: Tout d'abord, une motion écrite est nécessaire pour que je puisse envisager cela.

Une voix: Elle est à peine lisible, mais la voici.

Le vice-président: M. Nowlan propose que le ministre de la Justice ainsi que le commissaire de la GRC comparaissent ici mardi pour expliquer la nature, l'étendue et la durée de l'enquête criminelle.

M. Olivier: À huis clos.

M. Nowlan: Je ne l'ai pas indiqué dans la motion.

Le vice-président: Voulez-vous ajouter ces mots, «à huis clos»?

Une voix: Que ce soit une séance publique.

Le vice-président: Je vois. Très bien. Y a-t-il d'autres points de vue?

Mr. Olivier: Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Olivier.

Mr. Olivier: Obviously, Mr. Nowlan is playing in a very intelligent way. As a politician, I suggest that what he has done is very clever. However, I would like to come back to the same problem I was raising before. If a majority of the members of the committee decide to wait until the 16th of June to meet again the people of the RCMP and of the Department of Justice, how can we, after having decided that

[Text]

décidé que le 16 juin nous demanderions à ces gens-là où en est rendue l'enquête et quand nous pourrions entendre les témoignages de MM. Amyot et Taylor, comment pouvons-nous dire maintenant qu'on leur demanderait, en public ou même à huis clos, quelle est la nature de l'enquête! Hier, tout juste hier, on leur a posé cette question-là, monsieur Nowlan! Vous étiez présent, monsieur Nowlan, lorsqu'on le leur a demandé cela! Ce sont eux qui nous ont suggéré d'attendre un mois.

Dans ce sens-là, monsieur le président, la proposition qui nous est faite n'est déposée que dans le but d'en débattre encore. Il serait illogique, monsieur le président, d'accepter une telle proposition parce qu'on a déjà accepté d'attendre un mois. Est-ce acceptable?

Mr. Nowlan: My only comment is that there is a heck of a lot of difference between private meetings in camera and public meetings, and obviously my motion is directed to the RCMP Commissioner and the Minister of Justice, or their designates, I suppose, to try to tell us in public some of what they told us behind closed doors and within their propriety, because they know the limitations just as well if not better than any of the members here, to make some commitment publicly as to when this thing is going to wind up. I think that is in favour of the people who have been mentioned and the allegations that have been made about them. Now that is the reason I move the motion. That is the reason why it has to be in public if it is going to be considered; otherwise, you are quite right—we are back under . . . behind closed doors . . .

• 1650

The Vice-Chairman: No, no.

Mr. Nowlan: Okay.

An hon. Member: Question.

The Vice-Chairman: I have two ways of dealing with this. My first one at least is that while, as chairman, I cannot quote at the moment which one of the rules of parliamentary procedure I should use, from memory, I can certainly recall that when a committee adopts a motion and has the intent of it approved and sets a date such as June 16 as being when we are going to call these people, we cannot entertain a second motion that destroys the intent of the first one, and which says, regardless of meeting on June 16, we are going to meet them next Tuesday.

Mr. Nowlan: With respect, Mr. Chairman, they are totally different. You had better get another precedent because, with respect, it is a totally different thing. It is the commissioner and the Minister of Justice or their designate who would just come and talk about the . . . not Mr. Amyot or Mr. Taylor. It is not the steering committee which may decide to call Air Canada people on the 19th. Let us have the vote, because I am asking for the motion to have it in public, so that there can be some pressure on the officials to get this thing on and over with, with some finality, in the interests of everybody.

[Translation]

on June 16 we would ask them how far the enquiry went and when we could hear the witnessing of Mr. Amyot and Mr. Taylor, how can we say now that we would ask them, in a public meeting or in camera, what is the nature of the enquiry! Just yesterday they were asked this question, Mr. Nowlan. You were there, Mr. Nowlan, when it was asked to them! They told us to wait another month.

In that sense, Mr. Chairman, this suggestion has only one aim, which is to discuss this question further. It would be illogical, Mr. Chairman, to accept such a suggestion, because we already accepted to wait another month. Is it acceptable?

M. Nowlan: Je voudrais simplement dire qu'il y a énormément de différence entre une séance publique et une séance à huis clos, et de toute évidence, ma motion concerne le commissaire de la GRC ainsi que le ministre de la Justice ou leur porte-parole, afin qu'ils essaient de nous dire publiquement certaines choses qu'ils nous ont dites lors d'une entrevue à huis clos et dans le cadre des convenances, parce qu'ils savent aussi bien, sinon mieux que quiconque ici, que publiquement ils ne peuvent pas donner tous les détails quant à la conclusion de cette affaire. De la sorte, les personnes qui ont été mentionnées et à propos desquelles des accusations ont été portées se verront protégées. Voilà pourquoi je propose l'adoption de cette motion. Voilà pourquoi nos travaux doivent être publics si nous voulons que la question reçoive l'attention qu'elle mérite; autrement, vous avez tout à fait raison, nous nous retrouverons à huis clos . . .

Le vice-président: Non, non.

M. Nowlan: D'accord.

Une voix: Le vote.

Le vice-président: Il y a deux façons de régler ce problème. Premièrement, bien que, occupant le fauteuil du président, je ne puisse citer de mémoire l'article du Règlement qui s'appliquerait, je me souviens bien que, lorsqu'un comité adopte une motion et que, dans le but de la faire approuver, il fixe au 16 juin par exemple la date à laquelle ces personnes seront convoquées, il ne peut recevoir une deuxième motion qui va à l'encontre de l'intention de la première et qui, en dépit de la rencontre prévue pour le 16 juin, précise que nous entendrons ces personnes mardi prochain.

M. Nowlan: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, les deux motions sont complètement différentes. Vous feriez mieux de vous reporter à un autre précédent parce qu'il s'agit d'une question tout à fait différente. Ce seraient seulement le commissaire et le ministre de la Justice ou leurs représentants qui viendraient nous parler de . . . et non pas M. Amyot ou M. Taylor. Ce n'est pas le Comité directeur qui peut décider de convoquer les représentants d'Air Canada pour le 19. Mettons la question aux voix, car je demande que les délibérations soient publiques, afin d'exercer une certaine

[Texte]

The Vice-Chairman: I should have called the question. All those in favour of the motion? Against?

Motion negatived. Yeas, 3; Nays, 5.

The Vice-Chairman: Thank you. This meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

pression sur les responsables pour qu'ils règlent ce problème de façon définitive, et ce, pour le bien de tous les intéressés.

Le vice-président: J'aurais dû mettre la question aux voix. Tout ceux qui sont en faveur de la motion? Contre?

La motion est rejetée.

Le vice-président: Merci. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 98

Thursday, May 26, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 98

Le jeudi 26 mai 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1983-84: Votes 1 and 5—Departmental
Administration Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1983-1984: Crédits 1 et 5—
Programme de l'administration centrale sous la rubrique
TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Jacques Olivier
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Blaikie
Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 26, 1983
(141)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:48 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. Ellis and McKnight.

Other members present: Messrs. Baker (*Gander—Twillingate*), Bloomfield, Mayer and McCain.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister, Transport Canada; Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 23, 1983, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1984. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 15, 1983, Issue No. 88*).

The Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

It was agreed,—That the document entitled, "Dubin Implementation", submitted by the Minister of Transport, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-46"*).

It was agreed,—That a list of questions submitted by Mr. Forrestall, concerning Air Canada, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-47"*).

Questioning was resumed;

At 12:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 MAI 1983
(141)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h48 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Nowlan et Turner.

Substituts présents: MM. Ellis et McKnight.

Autres députés présents: MM. Baker (*Gander—Twillingate*), Bloomfield, Mayer et McCain.

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre, Transports Canada; M. Nick Mulder, Administrateur, Administration canadienne du transport de surface et M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 23 février 1983 portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984. (*Voir procès-verbal du mardi 15 mars 1983, fascicule n° 88*).

Le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le document intitulé «*Dubin Implementation*» soumis par le ministre des Transports, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice «TRPT-46»*).

Il est convenu,—Qu'une liste des questions soumises par M. Forrestall concernant Air Canada soit jointe aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice «TRPT-47»*).

L'interrogation se poursuit;

A 12h45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, May 26, 1983

• 0948

The Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1984. We will resume consideration of Votes 1 and 5, Departmental Administration Program under Transport. You will find these votes listed in your blue book on pages 29-6 to 29-17.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures, the grant listed in the Estimates and authority to spend revenue\$102,552,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures\$18,003,000

The Chairman: It is my pleasure this morning to welcome the Hon. Jean-Luc Pepin, the Minister of Transport, who is our principal witness this morning. The members will see that he has with him, Mr. Kroeger, the Deputy Minister; Mr. Sinclair, the Air Administrator; Mr. Allan, the Marine Administrator; and Mr. Mulder, the Surface Administrator.

Welcome, all of you.

Do you have an opening statement, Mr. Minister?

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): No, sir. You and the members of the committee convinced me three years ago that this was not psychologically desirable, so I am in the hands of the committee.

The Chairman: We appreciate that.

We will begin our questioning this morning with Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman; and I want to thank my colleagues for letting me go first so I can get to another meeting.

I have a variety of questions I would like to ask the minister. Starting first on the matter of the rates proposed for the hauling of grain, it has been said by shippers of coal and other products that they have to pay higher rates because the railways lose money hauling grain. I do not happen to believe that, but they claim that. If that is the case, have the railways made any commitment or agreement to reduce these freight rates on other commodities if they get paid more for hauling grain; and if so, what kind of reductions would they be talking about?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 26 mai 1983

Le président: À l'ordre.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi relatif au budget pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984. Nous reprenons l'étude des crédits 1 et 5, Programme de l'administration centrale sous la rubrique Transports. Vous trouverez ces crédits dans votre Livre bleu aux pages 29-7 à 29-17.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1^{er}—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement, subvention inscrite au Budget et autorisation de dépenser les recettes de l'année\$102,552,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital\$18,003,000

Le président: J'ai le plaisir de souhaiter ce matin la bienvenue à l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, qui sera notre témoin principal. Il est accompagné de M. Kroeger, sous-ministre, M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports aériens, M. Allan, administrateur, Administration canadienne des transports maritimes, et M. Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Je vous souhaite la bienvenue à tous.

Avez-vous une déclaration préliminaire, monsieur le ministre?

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Non, monsieur le président. Vous et les membres du Comité m'avez déjà convaincu, il y a trois ans, que ce n'était pas souhaitable du point de vue psychologique, je suis donc à la disposition du Comité.

Le président: Très bien.

Les premières questions seront posées par M. Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président; je remercie également mes collègues de bien vouloir me laisser prendre la parole tout de suite afin que je puisse me rendre à une autre réunion.

J'ai plusieurs questions à poser au ministre. Je commencerai sur la question des tarifs pour le transport du grain, transport dont on dit qu'il fait perdre de l'argent aux chemins de fer, ce qui obligerait à exiger des tarifs plus élevés pour le transport du charbon et d'autres denrées. Je ne pense qu'il en soit ainsi, mais c'est ce que nous disent les expéditeurs de ces autres denrées. Dans ce cas, les chemins de fer se sont-ils engagés d'une sorte ou d'une autre à abaisser les tarifs de fret appliqués au transport des autres denrées, s'ils peuvent réussir à obtenir

[Texte]

[Traduction]

plus du transport du grain; dans l'affirmative, quelles seraient ces réductions de tarif?

• 0950

Mr. Pepin: Presumably there are different ways of answering the question, but the one that comes first to my mind is this. The railways, to my knowledge, have never said that because grain was not paying its proper share of the total cost of transportation in western Canada generally they had to charge other commodity shippers more than they would charge them otherwise. I have never heard the railways...

Mr. Benjamin: I am not talking about the railways saying that. The Coal Association of Canada, for example, made that statement, and other shippers have alleged that.

Mr. Pepin: Well, let us say technically at least, I have never seen the proof of it made. But in common sense, I would think if you have among your clients some making only—and that is generally accepted—a 20% contribution to the real cost of transportation, there is a normal suspicion that other people are charged more, or the railways do not have the same flexibility with other people that they would otherwise have. I think generally speaking the railways have said that the difference between the real cost of rail transportation and the existing Crow rate is subsidized by themselves and by the governments—the Government of Canada, supporting transportation in a diversity of ways with which you are very familiar. One of them is branch line rehabilitation subsidies, which amount to \$270-some million a year at this time—and contributions by way of purchasing hopper cars—which has been the technique used in the 1970s, in an ad hoc fashion. It has not been conducive to the kind of progress we would like to see; and that is why the government in the last couple of years has approached the problem in what is referred to as a comprehensive fashion, which would include a reform of the Crow rate: with which you disagree 100%. I have seen that.

Mr. Benjamin: But there is no indication from the railways of any kind, then, that they would be looking to reducing rates on other commodities? You have had no indication of any kind, then, from the railways themselves that they would start doing that once they obtained what they claim is a shortfall in hauling grain?

Mr. Pepin: I would think it would give them more flexibility than they have now possibly to help—and that would be desirable, in my view—to help some projects in the west, for example, some resource development projects, by giving them special rates for a limited period of time. So the railways, if they were more adequately compensated for transportation of grain, would certainly acquire a lot more certainty in their operations, and some more flexibility, hopefully, for some special projects they might want to support.

Mr. Benjamin: The other thing the railways themselves have said—the top officers of both companies have said that even if

M. Pepin: Il y a sans doute plusieurs façons de répondre à la question, mais je pense déjà pouvoir vous dire ceci: les chemins de fer n'ont jamais expliqué qu'ils devaient imposer des tarifs plus élevés aux autres expéditeurs du fait que le transport des grains se faisait en quelque sorte à perte. Je n'ai jamais entendu cette explication...

M. Benjamin: Je n'ai pas dit que c'était les compagnies de chemins de fer qui disaient cela. Mais la *Coal Association of Canada*, par exemple, a fait cette déclaration, ainsi que d'autres expéditeurs.

M. Pepin: Disons tout d'abord, d'un point de vue purement technique, que je n'ai jamais eu la preuve d'une telle chose. Du point de vue du bon sens, on peut dire effectivement que, si certains clients ne paient que... cet argument est généralement reconnu... 20 p. 100 de la contribution réelle au coût total du transport, tout laisse soupçonner que ce sont les autres qui paient plus que leur part, ou au moins que les chemins de fer ne leur offrent pas les mêmes avantages qu'ils pourraient offrir sans cela. De façon générale, les chemins de fer ont expliqué que la différence entre le coût réel du transport et ce que permet d'encaisser le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau était assumée par les compagnies elles-mêmes et par les gouvernements... il s'agit aussi du gouvernement fédéral grâce à ses subventions au transport que vous connaissez sous une forme ou une autre. Il s'agit entre autres de subventions à la remise en état des lignes, pour au moins 270 millions de dollars par an... des subventions destinées à l'achat de wagons-trémies... c'est la façon dont nous procédons depuis les années 70, en nous adaptant aux exigences du moment. Nous n'avons peut-être pas pu réaliser les progrès que nous aimerions voir réalisés; voilà pourquoi le gouvernement, au cours des dernières années, a essayé d'adopter une approche globale, ce qui inclurait une refonte du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau: ce avec quoi vous êtes complètement en désaccord. J'ai pu le constater.

M. Benjamin: Mais rien n'indique, donc, que les chemins de fer auraient envisagé de réduire les tarifs imposés au transport des autres denrées? Les compagnies de chemins de fer ne vous ont rien dit dans ce sens, au cas où elles pourraient récupérer ce qu'elles appellent leurs pertes sur le transport du grain?

M. Pepin: Dans ce cas, je pense qu'elles auraient surtout la possibilité d'aider... je pense qu'à mon avis cela serait souhaitable... à réaliser certains projets dans l'Ouest, et notamment des projets d'exploitation de ressources, en accordant pendant une certaine durée des tarifs préférentiels. Si donc les chemins de fer pouvaient être indemnisés pour le transport des grains, les compagnies se sentiraient plus sûres et auraient une plus grande marge de manoeuvre... espérons-le... pour contribuer à certains projets spéciaux.

M. Benjamin: Par ailleurs, les compagnies ont déclaré elles-mêmes... ce sont les directeurs du plus haut niveau des deux

[Text]

they got full compensation on hauling grain, they still would not buy any hopper cars. They would expect that to be done by the government or the wheat board or whomever. They have also said the whole business of rail upgrading is in jeopardy until they get more money for hauling grain. They need this so they can have more to invest. At the same time as they said that, they are in the process, both CN and CP, of a \$1 billion shopping spree. I am wondering whether it is going to be cash or Chargex. CP has outbid others to buy 770 miles of track, Minneapolis to Kansas City, for \$120 million. CN has offered to buy 3,100 miles of track: the old Milwaukee Road, which is bankrupt and in the hands of receivers, for \$300 million. That is in Canadian dollars; \$225 million, I think it is, in U.S. dollars—\$250 million U.S. They have also included in that an offer to take over \$180 million of debt obligations, mostly owing the U.S. Treasury.

• 0955

CP denies it, but we have information which causes us to believe that they are also taking over the Illinois Central from Kansas City to New Orleans, and that would be \$420 million.

If they have all this investment capacity for railway lines in the United States, what does that do to their claims about needing more money for investment in rail lines in Canada?

Mr. Pepin: Okay. Let me try, because there are six questions at least in what you have brought up now. It is just a *constatation*; it is not in opposition to what you do.

First of all, the railways will never have full compensation. Grain in Canada will always be treated in a different way. If you want to put it in Quebec terms, grain will always have a special status because of the Crow benefit that is going to be there, because of the percentage of added cost that the government will have to pay, because of the guarantees of the safety net that we will add to the legislation in the coming days. So it will never be full compensation for the railways. This is why in our pronouncements on the subject we always refer to "as adequate compensation" or something of this kind. So that is the first point I wanted to make.

The second point is that there is a point in time when, with adequate compensation, the railways will be asked or be forced to purchase the equipment, to purchase the hopper cars and so on. We are now in what we might call a catching-up period, where the government is trying to make up for non-investments made in the past because of the Crowsnest rate. So we are now in this catching-up period and there is a termination... is it 1986, 1987—to the purchase of hopper cars, at which point the railways will take the full responsibility for it.

[Translation]

sociétés... que, même si elles étaient complètement remboursées pour le transport des grains, elles n'achèteraient pas de wagons-trémies. Elles s'attendent à ce que ce soit le gouvernement ou la Commission du blé, ou qui que ce soit d'autre, qui le fasse. Les sociétés ont également déclaré que toute amélioration des transports par chemin de fer était impossible tant que le transport du grain ne leur serait pas remboursé de façon adéquate. Elles ont besoin de cet argent pour pouvoir investir. Pourtant, le CN et le CP ont également déclaré être à la veille de faire de nouvelles acquisitions pour un milliard de dollars. J'aimerais savoir si cet argent sera payé comptant ou Chargex! le CP a même emporté, contre d'autres intéressés, le contrat d'achat de 770 milles de lignes, Minneapolis—Kansas City, pour 120 millions de dollars. le CN a également offert d'acheter 3,100 milles de lignes: il s'agit de la vieille Milwaukee Road, société en faillite qui est déjà entre les mains des séquestres, cela pour 300 millions de dollars. Je parle de dollars canadiens; en dollars américains, à peu près 225-250 millions. Les sociétés canadiennes ont également dans leur offre inclus 180 millions d'obligations à rembourser, pour la plupart au trésor américain.

Malgré les dénégations du CP, tout d'après nos renseignements semble indiquer qu'ils vont également reprendre l'*Illinois Central* de Kansas City à la Nouvelle-Orléans, pour 420 millions de dollars.

Si donc les compagnies ont ces capacités d'achats et d'investissements aux États-Unis, comment se fait-il qu'elles réclament de l'argent pour pouvoir investir au Canada?

M. Pepin: Très bien. Je vais essayer, et je discerne au moins six questions dans tout ce que vous venez de nous dire. *I am just saying that*; je ne porte pas de jugement.

Tout d'abord, les chemins de fer ne seront jamais indemnisés à 100 p. 100. Le transport des grains au Canada aura toujours un traitement différent. Si vous vous situez dans le contexte du Québec, c'est la même chose, le transport du grain aura toujours un statut spécial, en raison du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, en raison du pourcentage de coûts supplémentaires que le gouvernement remboursera, en raison également des garanties que nous allons ajouter aux dispositions législatives, ces jours-ci. Il n'y aura donc jamais d'indemnisation à 100 p. 100 des chemins de fer. Voilà pourquoi nous parlons toujours à ce sujet de «juste indemnisation» ou de quelque chose de ce type. Voilà ce que je voulais d'abord dire.

Deuxièmement, lorsque l'on aura prévu cette juste indemnisation, les chemins de fer seront alors tenus ou même contraints d'acheter leur matériel, les wagons-trémies, etc. Nous sommes maintenant dans une période de rattrapage, si vous voulez, pendant laquelle le gouvernement cherche à rattraper le retard accumulé dans le passé en matière d'investissements qui n'ont pas été faits, à cause du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous sommes dans cette période de rattrapage, et l'on a fixé une limite—1986, 1987—pour l'achat des wagons-trémies à partir de quoi les chemins de fer devront prendre la totale responsabilité de l'opération.

[Texte]

About the investments made by CP and CN in the United States to purchase railway lines—I have no control over CP, so the Minneapolis thing is something that I could not influence—I have tried, and not terribly well, I understand, to explain to you in the House, Mr. Benjamin, that there is some value in these Canadian railways operating lines in the United States. There is no doubt that it helps CN, for example, having the Grand Trunk and having this working agreement with the Milwaukee in bringing stuff from the United States into the ports of Canada. No doubt. What would you prefer? Would you prefer the U.S. railways to come into Canada to deliver these goods? So there is some advantage in that.

About the Milwaukee road, my understanding is that yes, indeed, the CN would have to pay a minimum sum. I understand it is \$1 that they would have to pay; but they would have to take, as you said—my understanding is \$12 million of unfunded pension liability and \$250 million of obligations. But the CN has looked at that as a business proposition, and in 1981—those are the notes I have which I have taken from letters that I have written and that others have written to me—the Milwaukee made \$40 million net revenue from \$416 million of activity, added to the traffic of the Grand Trunk, which derives half of its business from Canada-U.S. trade. It is a business proposition for them, and I suggest to you that it is a form of export. It is an export of services which is an important contribution to the Canadian economy.

Mr. Benjamin: Of course I just want to submit to you, Mr. Minister, that the opposite is more likely to be the case: Canadian commodities going south through the United States. It gives them complete access to barge traffic out of Minneapolis in the summer-time and out of St. Louis in the winter-time, which is ice free.

• 1000

Our research tells us, for example, that a multinational grain corporation like Cargill, if they have terminal capacity at New Orleans, could move grain via that group at \$10 to \$12 a tonne cheaper by 1985-1986 than they will be able to move it through Thunder Bay and the Lakehead and the Seaway. That puts the Canadian Wheat Board on the spot. Their mandate is to get the maximum return for grain producers. So what choice does that leave them?

Secondly, other commodities—I think of potash. Potash shipments can go through New Orleans. Products that are shipped to eastern Canada from western Canada, and vice versa, can be rerouted. I think there is a greater risk. For example, the export of grain and flour: if any of that were to be diverted to Duluth or to Minneapolis or to St. Louis, and using their water transit, what does this do to the Ports of Halifax and Saint John? What does the movement of potash do to...? Take a shipload of potash out of New Orleans to Japan or China at rates that will be competitive with, or

[Traduction]

En ce qui concerne les investissements du CP et du CN aux États-Unis, pour l'achat de lignes de chemins de fer—je n'ai aucun contrôle sur le CP, je ne pouvais donc rien changer à ce contrat de Minneapolis—j'ai d'ailleurs déjà essayé, sans beaucoup de succès j'ai l'impression, de vous expliquer à la Chambre—monsieur Benjamin—qu'il est intéressant d'une certaine manière que les chemins de fer canadiens exploitent des lignes américaines. Il ne fait aucun doute que cela aide le CN, pour prendre un exemple, à exploiter le *Grand Trunk* et à pouvoir s'entendre avec la Milwaukee pour que de la marchandise soit acheminée des États-Unis aux ports du Canada. Cela ne fait aucun doute. Que préférez-vous? Préfereriez-vous que ce soit les chemins de fer américains qui viennent au Canada et livrent ces marchandises? Je vois donc quelque avantage à cette opération.

En ce qui concerne la Milwaukee Road, je crois comprendre qu'en effet, le CN doit verser une somme minimum. Si je comprends bien, c'est \$1 qu'il faudra payer, mais comme vous le disiez, le contrat inclut la reprise de 12 millions de dollars d'endettement au titre de pensions à verser, et de 250 millions de dollars d'obligations. Mais lorsque l'offre fut faite au CN, en 1981—ce sont ici des notes que j'ai conservées de lettres que j'ai écrites et que j'ai pu recevoir—la Milwaukee faisait 40 millions de dollars de bénéfices nets, sur 416 millions de dollars de chiffre d'affaires, qui venaient donc s'ajouter au *Grand Trunk*, dont la moitié du chiffre d'affaires vient des échanges Canada—États-Unis. Voilà donc une offre de marché qui, à mon avis, constituera une forme d'exportation. Exportation de services qui représente une contribution importante à l'économie canadienne.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, je vous dirai que c'est probablement le contraire qui va se passer: les marchandises canadiennes risquent d'être détournées vers le Sud en passant par les États-Unis. Elles pourront être acheminées par transport fluvial à partir de Minneapolis en été, et à partir de Saint-Louis en hiver, ce port n'étant pas bloqué par les glaces.

Nos documentalistes nous disent, par exemple, qu'une société multinationale comme Cargill, qui fait le grain, s'il y avait des installations à la Nouvelle-Orléans, pourrait faire transporter son grain à 10 ou 12 dollars moins cher la tonne en 1985-1986 que si le même grain passait par Thunder Bay, Lakehead et la Voie maritime. Voilà qui met donc sur la sellette la Commission canadienne du blé, dont l'objectif et le mandat sont d'obtenir le maximum pour le producteur de blé. Que lui reste-il donc à faire?

Deuxièmement, pour parler du transport des autres denrées, je pense à la potasse. Les expéditions de potasse peuvent passer par la Nouvelle-Orléans. Tout le trafic d'Est en Ouest peut être détourné. Voilà où je vois surtout le danger. Parlons par exemple de l'exportation du blé et de la farine: si ce transport peut être détourné vers Duluth ou Minneapolis ou même St-Louis, en utilisant les transports fluviaux, qu'advient-il des ports de Halifax et de Saint-Jean? Prenez l'exemple d'un chargement de potasse qui quitterait la Nouvelle-Orléans pour le Japon ou la Chine à des taux qui pourront concurrencer, de

[Text]

maybe even lower than hauling it over the mountains to Vancouver . . . It seems to me the risk is the other way around. It places in jeopardy jobs in Canada—in our ports and on our railroads. Unless the government is going to move in and prohibit that kind of traffic, it seems to me that is the risk we are facing when they acquire those kinds of properties in the United States.

Mr. Pepin: Let me just answer in two parts, and pass the buck at one point to Mr. Mulder.

Somebody, after listening to you on that subject, said to me, what the hell is Benjamin working for? If there is a possibility of exporting grain through the United States, why should you not want to consider that, at least in terms of competition to the Canadian railways, as a possibility? It brings competition into the system, that there is somewhere a possibility that Canadian grains could be exported from the United States. That is the first reaction to that. And my second reaction: let us make sure it will not happen.

The information that Mulder gives me is that the cost of renovation in the United States is the same as and higher than it is in Canada, that there would be expenditures to be met in shipping grain through the United States. He tells me that cost recovery on the Mississippi is something that is increasing also.

Mulder, why not make your own speech?

Mr. Benjamin: And, of course, if the Seaway tolls go up any higher, the situation will become even more critical.

Mr. Pepin: Mulder, would you like to answer?

Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, just quickly, we have done some preliminary analysis of the facts that Mr. Benjamin presented and the analysis shows that, first of all, from the U.S. mid-west most of the traffic now does not go through the Mississippi River system; it goes through the Great Lakes system, or the U.S. west coast ports. So they themselves—their economics argue in favour of not going through the Mississippi route.

Secondly, the economic analysis, or rate analysis, as included in the data that was provided by Mr. Benjamin, was on the low side. Indeed, it is cheaper still, and will be for any number of years in the future, to ship through the Canadian Great Lakes ports as opposed to going through the Mississippi River system. So, on balance, we think there is great incentive for the Canadian grain traffic to go through—and indeed other traffic, potash, coal, etc.—our Canadian railways and to go through Canadian east and west coast ports.

Mr. Pepin: And say a few words about the quantities of grain that come from the United States on the St. Lawrence—going back, too—which is substantial. So it is a balancing act, as usual.

The fact that there is a possibility, however remote, that some Canadian grain might at some time be tempted to go through the United States is a contribution to restraining the

[Translation]

façon même avantageuse, la solution qui consiste à passer les Rocheuses jusqu'à Vancouver . . . Je crois que l'on court le risque inverse de ce que vous nous dites. Je pense même que cela va menacer l'emploi des Canadiens, dans nos ports, et dans nos chemins de fer. Voilà donc exactement le danger que je pressens, lorsque ces lignes américaines auront été achetées, à moins que le gouvernement n'intervienne et n'interdise que le transport soit détourné de cette façon.

M. Pepin: Je vais vous faire une réponse en deux parties, et je passerai ensuite la parole à M. Mulder.

Quelqu'un, ici, après vous avoir écouté, m'a demandé: «Pour qui M. Benjamin travaille-t-il donc?». Si nous avons la possibilité d'exporter nos grains par les États-Unis, pourquoi refuser d'envisager cette possibilité, au moins comme occasion de favoriser l'esprit de compétition entre les chemins de fer canadiens? Tout cela encourage donc la compétition. Cela serait ma première réaction. La deuxième réaction serait celle-ci: essayons de tout faire pour qu'il n'en soit pas ainsi.

M. Mulder me dit ici que le coût de réfection aux États-Unis est le même, sinon plus élevé qu'au Canada, et que le transport des grains par les États-Unis ne manquera pas d'être également coûteux. Il me dit que cela coûte également de plus en plus cher par le Mississippi.

Mulder, pourquoi ne pas prendre vous-même la parole?

M. Benjamin: Et, bien sûr, si l'on augmente les péages sur la Voie maritime, la situation risque de devenir encore plus critique.

M. Pepin: Monsieur Mulder, voulez-vous répondre?

M. Nick Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada): Monsieur le président, très rapidement, nous avons fait une analyse provisoire de ce que M. Benjamin vient de dire, et il ressort de tout cela que tout d'abord, l'essentiel du transport qui se fait à partir du *Mid-west* américain ne passe pas par le système du bassin du Mississippi, mais plutôt par les Grands lacs ou par les ports de la côte Ouest. Les Américains, eux-mêmes, donc, voient quelques avantages à ne pas emprunter la voie du Mississippi.

Deuxièmement, le calcul économique, le calcul des tarifs comme les chiffres de M. Benjamin le révèlent, avait tendance à sous-estimer les choses. En fait, il restera plus avantageux, pendant encore pas mal d'années, de passer par les ports canadiens des Grands lacs plutôt que par la route du Mississippi. Au total, nous pensons que tout continuera à inciter les expéditeurs de grain canadiens—mais également de potasse, de charbon, etc., à emprunter nos chemins de fer canadiens et à passer par les ports de nos côtes Est et Ouest.

M. Pepin: N'oublions pas non plus les grains venant des États-Unis qui passent par le Saint-Laurent, dans l'autre sens également, quantités qui ne sont pas négligeables. Cela se fait dans les deux sens, comme toujours.

Toutefois, le fait qu'il puisse toujours être possible, un jour ou l'autre, d'acheminer nos denrées par les États-Unis, permettra de mettre un frein à la voracité des chemins de fer

[Texte]

voracity of Canadian railways. So it is not a bad system, Mr. Benjamin. It is a good balancing act we have here.

Mr. Benjamin: I hope I turn out to be wrong, but we will see in a few years' time what happens.

Mr. Pepin: That is why we have to make sure we have the best railway system conceivable, so we will always be competing.

• 1005

Mr. Benjamin: I do not disagree with you on that. Where we disagree is not on what is being done; it is how. That is where the problem is. However, I have a couple of other quick questions.

The Chairman: Five minutes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am late for my meeting now.

I have had complaints from individuals and some members of the Ontario legislature about service in northern Ontario. I have also had complaints about New Brunswick; for example, people having to stand up on VIA trains because seats were not available. Has the department had any discussions with VIA on this about improving their capacity in that way?

Also, I have had complaints that the people in northern Ontario have to stand waiting in unheated shelters in the winter-time. Is the department doing any monitoring on those items? You will recall that the CTC did investigate the problem in February 1981 after the local train services had been abandoned; and after they had their investigation, they ordered that the local train be put back in operation to supplement the long-distance train, because the trains from Winnipeg to Vancouver could not provide a reliable enough local service. But in the fall of 1981, the federal Cabinet overruled the CTC. So do not say to me that CTC is monitoring this, because they did. They ordered certain things to be done, and then Cabinet overruled the CTC.

Now, since you have overruled the CTC to determine what was a minimum adequate service, is it not then up to you and your department to investigate those kinds of problems and have them solved? You took the ball out of the CTC's hands.

Mr. Pepin: Did you ask this question of Mr. Franche, of VIA? You did not have time.

Mr. Benjamin: No, I did not.

Mr. Pepin: Well, let us ask it of Mr. Mulder.

Mr. Benjamin: Yes, I will. I have written to him.

Mr. Pepin: Mr. Mulder, I questioned you on the same thing a couple of days ago, as to what is the state of negotiation or exchange of views with Ontario on some of the projects which were mentioned in the past, about a synchronization of VIA and Ontario railways.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, first, we are monitoring the northern Ontario service to make sure that whatever the

[Traduction]

canadiens. Ce n'est donc pas un si mauvais système que cela, monsieur Benjamin, et je pense que tout cela s'équilibre.

M. Benjamin: J'espère que j'aurai tort, mais nous verrons dans quelques années ce qui se passera.

M. Pepin: Voilà exactement pourquoi nous devons nous assurer que nous disposons du meilleur réseau de chemins de fer possible, et que nous restons compétitifs.

M. Benjamin: Je ne suis pas en désaccord avec vous là-dessus. Ce n'est pas sur ce qu'on fait qu'on ne s'entend pas, mais plutôt sur la manière. Cependant, j'ai quelques autres petites questions.

Le président: Cinq minutes, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je suis déjà en retard pour ma réunion.

J'ai reçu des plaintes d'individus et de certains députés de l'Assemblée législative de l'Ontario au sujet des services dans le nord de l'Ontario. J'ai également reçu des plaintes au sujet du Nouveau-Brunswick; de la part notamment de voyageurs obligés de rester debout dans les trains VIA à cause d'un manque de sièges. Le ministère a-t-il discuté de ce problème avec VIA afin d'améliorer la capacité du service?

J'ai en outre reçu des plaintes de personnes du nord de l'Ontario qui doivent attendre dans des abris non chauffés durant l'hiver. Le ministère fait-il quelque chose à ce sujet? Vous vous souviendrez que la CCT a fait enquête sur ce problème en février 1981, après que le service de transport ferroviaire local eût été abandonné; et une fois l'enquête terminée, il a été ordonné de rétablir le service pour compléter le service de transport sur de grandes distances, étant donné que les trains de Winnipeg à Vancouver ne constituaient pas un service local suffisamment fiable. Mais à l'automne 1981, le Cabinet fédéral a renversé la décision de la CCT. Alors, ne me dites pas que la CCT est en train d'étudier la question, parce qu'elle l'a déjà fait. Elle a ordonné que certaines choses soient faites et le Cabinet a renversé ses décisions.

Maintenant que vous avez renversé la décision de la CCT qui avait établi ce qui constitue un service minimum, ne vous appartient-il pas à vous et à votre ministère d'enquêter sur ce genre de problèmes et de les résoudre? La balle n'est plus dans le camp de la CCT, mais bien dans le vôtre maintenant.

M. Pepin: Avez-vous posé cette question concernant VIA à M. Franche? Ou vous n'en avez pas eu le temps.

M. Benjamin: Non, je ne lui ai pas posé la question.

M. Pepin: Eh bien, posons la question à M. Mulder.

M. Benjamin: Oui, je la lui ai posée. Je lui ai écrit.

M. Pepin: Monsieur Mulder, je vous ai interrogé à ce sujet il y a quelques jours afin de connaître l'état des négociations ou des échanges avec l'Ontario portant sur certains projets de synchronisation des services VIA et des chemins de fer de l'Ontario comme il en a été question par le passé.

M. Mulder: Premièrement, monsieur le président, nous surveillons le service du nord de l'Ontario pour nous assurer

[Text]

conditions were are being complied with by VIA. Second, the Ontario government, our department and VIA Rail, all three of us, are jointly looking at how we can improve the services in northern Ontario; particularly, how we can avoid some of the duplication which currently exists, and jointly, through the Ontario Northern Railway and through VIA, improve the services in that part of the country. So work is under way, sir.

Mr. Benjamin: I have a final question, Mr. Chairman. I raised this matter in the House, Mr. Chairman, with the minister. Since Air Canada's reappearance in front of this committee has been set back for some indefinite period of time, I have not been able to ask them on the matter of the \$600 medical examinations for 22 of their executives in California. I think Air Canada has informed the you they thought that was the best deal they could get.

I do not know what kind of an examination it was, unless it was mental, with the problems they and other airlines are all having; but I find this incredible. They are all surely covered by medicare in Canada. We have any one of a dozen institutions in various parts of the country that can provide you with the best medical examinations you can get anywhere in the world. I find the \$600 for the medical, plus whatever it cost to take them to California and back, somewhat incredible.

Have you discussed that and those kinds of practices with the management of Air Canada or any other Crown corporation?

Mr. Pepin: Yes, and I have received a letter four pages long, explaining the whole thing to me. In a nutshell, this is the situation. What Air Canada is looking for is the total examination. Take Mr. Benjamin and over a period of a day or two give him a total examination, from the left foot or small toe right to the hairline.

• 1010

Mr. Benjamin: I got one of those for \$35 in Regina.

Mr. Pepin: I am describing it the way it is.

Now, in Canada, I am informed, and you may have different information, there are very few places—I know of one, which is the military hospital here in Ottawa . . . —where one can receive that. You will be given an examination for the ear on one day, the chest examination somewhere else the next day, and what not. There are few places in Canada where you can get this total examination in two days. The best place, according to many, where this is done is in the United States by an organization called Scripps, or something like that. So Air Canada wants to introduce in its own organization that total examination capacity. So they decided to test the Scripps group to find out what results there would be. That is what they are doing now, in the hope that they will be able to introduce, within the bosom of Air Canada, that same capacity.

[Translation]

que VIA respecte bien les règles établies, quelles qu'elles soient. Deuxièmement, le gouvernement de l'Ontario, notre ministère et VIA Rail étudient tous trois la façon d'améliorer les services dans le Nord ontarien, particulièrement la façon d'éviter certains chevauchements de service et d'améliorer les services dans cette région du pays par l'intermédiaire des chemins de fer de l'Ontario et de VIA. Alors les travaux sont en cours, monsieur.

M. Benjamin: J'ai une dernière question, monsieur le président. J'ai posé la question au ministre, à la Chambre, monsieur le président. Étant donné que la comparution d'Air Canada devant le Comité a été reportée à une date indéfinie, je n'ai pas pu l'interroger sur la question des examens médicaux de \$600 pour 22 cadres supérieurs en Californie. Je pense qu'Air Canada vous a dit que c'était le meilleur prix qu'on pouvait obtenir.

Je ne sais pas quel genre d'examen c'était, à moins que ce fût un examen psychiatrique, étant donné les problèmes qu'éprouvent Air Canada et les autres lignes aériennes; mais je trouve cela incroyable. Tous ces cadres sont sûrement couverts par le Régime d'assurance-maladie au Canada. Il existe une bonne douzaine d'institutions dans diverses régions du pays où l'on peut passer le meilleur examen médical qu'on puisse subir n'importe où au monde. Je trouve que \$600 pour un examen médical, plus ce qu'il en a coûté pour le transport aller-retour, c'est exorbitant.

Avez-vous discuté de cette question et de ce genre de pratique avec la direction d'Air Canada ou d'autres sociétés de la Couronne?

M. Pepin: Oui, et j'ai reçu une lettre de quatre pages m'expliquant toute l'affaire. En gros, la situation est la suivante. Ce que Air Canada cherche à obtenir, c'est un examen complet. Qu'on puisse en une journée ou deux procéder à un examen médical complet à partir du pied gauche ou du petit orteil jusqu'au bout des cheveux.

M. Benjamin: J'ai subi un tel examen à Regina pour \$35 dollars.

M. Pepin: Je vous dis ce qu'il en est.

Maintenant, on me dit qu'au Canada, et vos informations sont peut-être différentes, il y a très peu d'endroits—j'en connais un, l'Hôpital militaire, ici même à Ottawa—où l'on peut subir un tel examen. Vous aurez un examen des oreilles une journée, un examen des poumons le lendemain à un autre endroit, et ainsi de suite. Il y a peu d'endroits au Canada où vous puissiez subir un examen complet en deux jours. Le meilleur endroit, selon beaucoup de personnes, c'est aux États-Unis par une organisation qu'on appelle *Scripps*, ou quelque chose comme cela. Alors, Air Canada voudrait introduire ce service dans sa propre organisation. Elle a donc décidé de faire l'essai du groupe *Scripps* pour voir ce que cela donnerait. C'est ce qu'on est en train de faire actuellement, dans l'espoir de pouvoir instituer un tel service au sein d'Air Canada.

[Texte]

I am told that a great number of organizations, big ones like Air Canada, are showing interest in what Air Canada is doing now. Some of them, I am informed, have even asked Air Canada, if ever they benefit from it, would they rent that same capacity.

That is the version given by Air Canada.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, may I have a supplementary? It is very short.

The Chairman: I will allow you a short supplementary, although I am having some difficulty in relating that to the main estimates.

Mr. Deniger: Since the minister referred to a letter he received from Air Canada—this four-page letter... —I wonder whether he could send copies to the committee members, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: I will.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Pepin: I was trying to create an interest in the letter first.

The Chairman: Our next participant is Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. Before I start several areas of questioning, I want to thank the minister for a letter I received today, dated May 25, which is, I will not say an exculpatory statement, amplifying the exchange that we had Friday in the House on the maritime freight rates subsidy study. I compliment him for getting the letter to us so soon after Friday. Perhaps in another round of questioning I will ask a few questions to it, but I presume, since I got it, I can release it to the press as much as you could release it to the press. I intend to do that because I think it does shed some light on a very contentious issue.

Mr. Chairman, after that little opening I would like to ask the minister some very specific questions that, I think, certainly fall within his departmental administration in his context of reporting for Air Canada. They are very specific questions. My first question refers to the statement the minister made in the House on December 20, 1982, when the minister said:

I phoned the Chairman of the Board of Air Canada, and I had someone phone the President of Air Canada to tell them about this particular inquiry. I did so with the approval of the RCMP.

My questions flow from that statement of the minister.

My first question is, who in the RCMP gave approval to phone someone under criminal investigation or something under criminal investigation?

Mr. Pepin: Mr. Chairman, I have been very cautious in answering these questions in the past and Mr. Nowlan knows

[Traduction]

On me dit qu'un grand nombre d'organismes, de l'envergure d'Air Canada, s'intéressent à ce que Air Canada fait actuellement. On me dit que certaines organisations ont même demandé à Air Canada si elles pourraient éventuellement louer ce service.

Voilà la version d'Air Canada.

M. Deniger: Monsieur le président, me permettez-vous une question supplémentaire? Elle est très courte.

Le président: Je vais vous permettre une courte supplémentaire, quoique je ne voie pas tellement comment cela se rapporte au budget principal.

M. Deniger: Étant donné que le ministre a parlé d'une lettre qu'il a reçue d'Air Canada, une lettre de quatre pages, pourrait-il en envoyer une copie aux membres du Comité, monsieur le président.

M. Pepin: Je vous en enverrai une.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Pepin: J'essayais de vous intéresser à la lettre d'abord.

Le président: Notre prochain intervenant est M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Avant de commencer ma série de questions, je voudrais remercier le ministre pour une lettre datée du 25 mai que j'ai reçue aujourd'hui, et qui constitue, je ne dirai pas une lettre de disculpation suite aux échanges que nous avons eus vendredi, à la Chambre, au sujet de l'étude sur les subventions des tarifs du transport maritime. Je tiens à le féliciter pour nous avoir répondu aussi prestement. Je l'interrogerai peut-être à ce sujet à un autre tour de table, mais je présume que, étant donné que j'ai reçu la lettre, je peux la remettre à la presse aussi bien que vous pourriez le faire. J'ai l'intention de transmettre la lettre à la presse parce que j'estime qu'elle fait la lumière sur une question très litigieuse.

Monsieur le président, après cette petite introduction, j'aimerais poser au ministre certaines questions très précises, qui, je pense, relèvent certainement de l'administration de son ministère et de son imputabilité pour Air Canada. Il s'agit de questions très précises. Ma première porte sur la déclaration qu'a faite le ministre à la Chambre, le 20 décembre 1982, et je cite:

J'ai téléphoné au président du Conseil d'administration d'Air Canada, et j'ai chargé quelqu'un de téléphoner au président-directeur général d'Air Canada pour leur parler de cette enquête particulière. Je l'ai fait avec l'approbation de la GRC.

Mes questions découlent de cette déclaration du ministre.

Ma première question est la suivante: qui, à la GRC, a donné l'autorisation de téléphoner à quelqu'un faisant l'objet d'une enquête criminelle ou étant relié à quelque chose faisant l'objet d'une enquête?

M. Pepin: Monsieur le président, j'ai toujours été très prudent en répondant à ces questions par le passé, et M.

[Text]

that and I think my reasons are very good. When an investigation takes place, people who have political responsibilities, like myself, should follow the orders they receive from the Minister of Justice. That is what I am doing. Now I can try to answer some peripheral questions like this one.

The situation was that some views had been expressed to me regarding people who might benefit from a certain transaction about headquarters of Air Canada. So these communications to me I found sufficiently serious to alert the Minister of Justice. I met one evening with two RCMP officers; one of them was the one who is on the case now, and the other one was a superior one; I do not remember his name, I am sorry. Whitehurst was one, but he had an officer superior to him when we met.

• 1015

Mr. Nowlan: Superintendent Jacobs?

Mr. Pepin: They told me that they were going to conduct this investigation and that one of the persons they would like to see was Mr. Amyot. I said, look, as a civilized person, do you not think I should inform Mr. Amyot of that situation? They agreed with me, and I phoned Mr. Amyot to tell him that such an inquiry was going to take place. I thought this was normal behaviour for a minister about the chairman of one of his Crown corporations. They saw it the same way and said, go ahead, but it is a good thing you told us. So I felt I was on sure ground having done that.

Mr. Nowlan: I appreciate the fullness of the answer, as far as it goes, and I appreciate it cannot go as far as I would like. Just to get the policy of the minister in this type of situation, did you phone Dr. LeClair the other day when the CN office was evidently raided or investigated by either RCMP or Combines people searching for documents?

Mr. Pepin: No, but I tried to find out from Mr. Ouellet what the position of CN was in this particular matter. As you know, there are negotiations going on about a merger acquisition by CN of Cast. I wanted to know to what extent—it could be embarrassing for CN to have done that, and I was told by Mr. Ouellet that there was nothing in the investigation that could be damaging for a joint venture, Cast-CN.

I try to keep a fairly orderly operation and try to mind my own business without attempting to take over from others, like taking over from Mr. Ouellet his responsibility on combines. He is not, as you know, completely informed, because the gentleman in charge of combines investigation has a lot of autonomy; so he can only tell me limited quantities of information. I try not to take over from the Minister of Justice or the Solicitor General in case of an RCMP inquiry.

Mr. Nowlan: Well, I would not want to ask an obvious hypothetical question, but if Mr. Ouellet had said that there was a criminal investigation going on, again, in your words, as a civilized person, would you have phoned Dr. LeClair?

[Translation]

Nowlan le sait, et je pense avoir de bonnes raisons d'agir ainsi. Lorsqu'une enquête est en cours, ceux qui ont des responsabilités politiques, comme moi, devraient suivre les instructions qu'ils reçoivent du ministre de la Justice. C'est précisément ce que je fais. Je peux toutefois tenter de répondre à certaines questions générales comme celles-là.

Disons que j'avais appris que certaines personnes étaient susceptibles de profiter d'une certaine transaction concernant le siège social d'Air Canada. D'après moi, ces renseignements étaient assez graves pour que j'alerte le ministre de la Justice. J'ai rencontré deux agents de la GRC un soir; l'un d'eux s'occupe de l'enquête actuellement, et l'autre occupait un poste supérieur; je ne me souviens pas de son nom, je m'excuse. L'un des deux était Whitehurst, mais il y avait un agent supérieur à lui lorsque nous nous sommes rencontrés.

M. Nowlan: Le surintendant Jacobs?

M. Pepin: Ils m'ont dit qu'ils feraient une enquête et qu'ils aimeraient rencontrer entre autres M. Amyot. Je leur ai dit: Écoutez, comme personne civilisée, ne croyez-vous que je devrais en informer M. Amyot? Ils étaient d'accord avec moi, et j'ai téléphoné à M. Amyot pour lui dire qu'une enquête allait être menée. J'estimais que c'était normal qu'un ministre agisse ainsi avec le président du conseil d'administration d'une de ses sociétés de la Couronne. Ils le voyaient du même oeil et m'ont dit: Allez-y, mais c'est une bonne chose que vous nous en ayez parlé avant. J'étais donc heureux d'avoir agi ainsi.

M. Nowlan: Je vous remercie pour votre réponse, et je comprends que vous ne puissiez en dire davantage. J'aimerais pouvoir déterminer la politique du ministre dans ce genre de situation; avez-vous téléphoné à M. LeClair l'autre jour lorsque le bureau du CN a évidemment fait l'objet d'une perquisition ou d'une enquête soit par la GRC, soit par les enquêteurs des Coalitions qui cherchaient des documents?

M. Pepin: Non, mais j'ai essayé de savoir, de la part de M. Ouellet, quelle était la situation du CN dans cette affaire. Comme vous le savez, des négociations sont en cours au sujet d'une fusion-acquisition de Cast par le CN. Je voulais savoir dans quelle mesure le CN pouvait s'être créé des ennuis en agissant ainsi, et M. Ouellet m'a dit que l'enquête ne pouvait rien révéler qui puisse compromettre une entreprise conjointe entre Cast et le CN.

J'essaie de diriger mes affaires de façon relativement ordonnée et de me mêler de mes affaires sans intervenir dans celles des autres, comme assumer les responsabilités de M. Ouellet en matière de coalitions. Comme vous le savez, il n'est pas entièrement informé, parce que la personne chargée de l'enquête sur les coalitions a énormément d'autonomie, et elle ne lui transmet que peu d'informations. J'essaie de ne pas prendre la place du ministre de la Justice ou du Solliciteur général dans le cas d'une enquête de la GRC.

M. Nowlan: Je ne voudrais pas poser une question purement hypothétique, mais si M. Ouellet vous avait appris qu'une enquête criminelle était en cours, en tant que personne

[Texte]

Mr. Pepin: That is conjecture on your part; it is insufficient . . . It is a judgment without having foundation for it.

Mr. Nowlan: That is a hypothetical question. Let us come right down to some other specifics, then. Did the RCMP or the Minister of Justice tell you what you could tell Mr. Amyot? Or was it just a casual conversation that there was a criminal investigation under way involving many things affecting Air Canada and individuals concerned or interested in Air Canada activities?

Mr. Pepin: If I talk too much, I will be doing what I am trying to prevent. The instruction of the Minister of Justice is to be specific on the purpose of the investigation. What I informed Mr. Amyot—and I am stretching myself as far as I can now—was that there were suspicions as to the possibility that some people, whom I will not name, had benefited from the operations, from the purchase by Air Canada of the Trizec—no, I am sorry—that there were possibilities that some had benefited from the series of negotiations that surrounded the looking by Air Canada for a home. All right? So that is what was brought to my attention. And this is what I informed Mr. Amyot about.

Mr. Nowlan: Well, I know in the House you said you had someone else phone the president. Is there any particular reason why you did not also try to phone the president, the chief executive officer, of Air Canada? Whom did you ask to phone the president? Was it the same type of message . . .

Mr. Pepin: I phoned myself.

Mr. Nowlan: Well, in the House, Mr. Minister—if you phoned the president, that is fine.

• 1020

Mr. Pepin: No, I phoned the chairman; I phoned the chairman.

Mr. Nowlan: Agreed. Well, my question now is that in your answer you had "someone else phone the President of Air Canada". I was just wondering, was there any reason why you phoned the chairman and had somebody else telephone the president; and if so, who was the person?

Mr. Pepin: I cannot recall if there was a reason. I am rather busy occasionally, so maybe I delegate; and that is something that ministers should do.

Mr. Nowlan: Well, then, my question flows from that answer. Again, not going any further than you have gone right now, who was it you asked to phone the president? Was it someone in your office? Was it the deputy minister sitting by your side? And are you sure that the conversation with the president was the same type of conversation you personally had with the chairman?

[Traduction]

civilisée, pour reprendre vos paroles, n'auriez-vous pas téléphoné à M. LeClair?

M. Pepin: C'est de la conjecture de votre part; ce n'est pas assez, c'est un jugement sans fondement.

M. Nowlan: C'est une question hypothétique. Mais revenons donc à certaines questions précises. La GRC ou le ministre de la Justice a-t-il dit ce que vous pouviez dire à M. Amyot? Ou est-ce que ce fut une conversation bien ordinaire portant sur l'exécution d'une enquête criminelle relative à bien des choses touchant Air Canada ainsi que des individus chargés d'activités à Air Canada ou s'intéressant à elles?

M. Pepin: Si je parle trop, je vais faire exactement ce que j'essaie de ne pas faire. Les instructions du ministre de la Justice étaient d'être précis sur l'objet de l'enquête. Ce que j'ai dit à M. Amyot, et je ne pourrai pas vous en dire davantage, c'est qu'on soupçonnait que certaines personnes que je ne nommerai pas avaient peut-être profité de transactions concernant l'achat de la Trizec par Air Canada, non, excusez-moi, je lui ai dit qu'il était possible que certains aient tiré profit de la série de négociations entourant la recherche d'un siège social par Air Canada. Cela va? C'est ce qui a été porté à mon attention, et j'en ai fait part à M. Amyot.

M. Nowlan: Vous avez dit à la Chambre que vous aviez chargé quelqu'un de téléphoner au président d'Air Canada. Y a-t-il une raison particulière expliquant pourquoi vous n'avez pas essayé de communiquer avec le président, le directeur général d'Air Canada? A qui avez-vous demandé de téléphoner au président? Le message était-il sensiblement le même?

M. Pepin: Je l'ai appelé moi-même.

M. Nowlan: Eh bien, monsieur le ministre, à la Chambre . . . si vous avez appelé le président-directeur général vous-même, c'est bien.

M. Pepin: Non, j'ai appelé le président du Conseil d'administration.

M. Nowlan: Très bien. Ma question porte sur le fait que vous ayez 'demandé à quelqu'un de téléphoner au président d'Air Canada'. Y a-t-il une raison expliquant pourquoi vous avez téléphoné au président du Conseil d'administration et demandé à quelqu'un de communiquer avec le président-directeur général; et le cas échéant, qui a été chargé de l'appel?

M. Pepin: Je ne me souviens pas s'il y avait une raison. Je suis parfois assez occupé, et je délègue mes fonctions, comme les ministres doivent le faire.

M. Nowlan: Alors, ma question découle de cette réponse. Sans aller plus loin que vous ne l'avez fait jusqu'à présent, à qui avez-vous demandé de téléphoner au président-directeur général? Était-ce quelqu'un de votre bureau? Était-ce le sous-ministre à vos côtés? Et êtes-vous sûr que la conversation avec le président-directeur général était sensiblement la même que

[Text]

Mr. Pepin: I do not think I should identify them, but I know that you know that I have very good staff, and I delegate, as I say, to a different one of them to do that for me. As in the Bible they do it, and they do it well.

Mr. Nowlan: But you were not present when that conversation was made? You were present when that conversation to the president was made?

Mr. Pepin: No, I was not, to my knowledge.

Mr. Nowlan: When was the call made to the chairman; the specific date?

Mr. Pepin: I should have brought my agenda, which I do not have with me. David Cuthbertson says it was December 7, the day before the board met. But it was also the day when I gave my presentation to the officers of the RCMP. It was not the same day? It was not the same day.

Mr. Nowlan: Was it before?

Mr. Pepin: It was the day before the board met.

Mr. Nowlan: Other than this one occasion when you phoned the chairman to advise him of this generality of the investigation, have you or any member of the government, to your knowledge, at any other time, discussed with the chairman of the board the RCMP investigation?

Mr. Pepin: I know that I have not.

Mr. Nowlan: Have you discussed it at any other time . . . ? Well, no, you have not discussed it. Have you discussed it at all with the president, then?

Mr. Pepin: No, neither. As far as I am concerned I have not done that, for the very simple reason that, as I indicated at the beginning, this investigation is in the hands of, politically the responsibility of, the Minister of Justice, and I have not influenced it in any way, shape or form.

Mr. Nowlan: And I gather, then, I can extend it to one step further, that as far as you are concerned, as the minister responsible to Parliament reporting for Air Canada, you have not discussed it with the Board of Directors of Air Canada or given any instructions to the board as to what may or may not be discussed.

Mr. Pepin: Instructions as to what may or may not be discussed, by whom?

Mr. Nowlan: Have you given any instruction from your office to the board, to the chairman, or to the president as to what the board of directors' position should be in regard to this criminal investigation?

Mr. Pepin: I may have carried the general mood that these were slightly difficult circumstances or difficult circumstances and that the board had to show patience and understanding.

[Translation]

vous avez eue personnellement avec le président du Conseil d'administration?

M. Pepin: Je ne crois pas que je devrais vous dire qui c'était, mais je sais que vous savez que je suis entouré d'un personnel très efficace et que je délègue mes fonctions, comme je l'ai dit, à différentes personnes. Comme dans la Bible, ils le font et ils le font bien.

M. Nowlan: Mais vous n'étiez pas là quand l'appel a été fait? Vous étiez là quand on a rejoint le président-directeur général?

M. Pepin: Non, je n'y étais pas, pas à ma connaissance.

M. Nowlan: Quand avez-vous appelé le président du Conseil d'administration; la date précise?

M. Pepin: J'aurais dû apporter mon agenda, je ne l'ai pas avec moi. David Cuthbertson me dit que c'était le 7 décembre, le jour avant la réunion du conseil. C'était aussi le jour que j'ai rencontré les agents de la GRC. Non, ce n'était pas le même jour? Ce n'était pas le même jour.

M. Nowlan: Était-ce avant?

M. Pepin: C'était le jour avant la réunion du Conseil.

M. Nowlan: À part cette fois où vous avez téléphoné au président du Conseil d'administration pour lui parler généralement de l'enquête, quelqu'un, vous-même ou tout autre député du gouvernement aurait-il discuté, à votre connaissance, de l'enquête de la GRC avec le président du Conseil d'administration?

M. Pepin: Je sais que moi, je ne lui en ai pas reparlé.

M. Nowlan: En avez-vous discuté à une autre occasion . . . ? Non, vous n'en avez pas discuté de nouveau. En avez-vous discuté alors avec le président d'Air Canada?

M. Pepin: Non, pas plus. Si je n'en ai pas parlé, c'est très simple, comme je l'ai dit au début, cette enquête relève politiquement de la compétence du ministre de la Justice, et je ne l'ai pas influencé de quelque façon que ce soit.

M. Nowlan: Alors, si je vais un peu plus loin, à titre de ministre responsable d'Air Canada devant le Parlement, vous n'avez pas parlé avec le Conseil d'administration d'Air Canada de ce qu'il pouvait discuter ou non, ou ne lui avez pas donné d'instructions en ce sens.

M. Pepin: Des instructions quant à ce qui pouvait être discuté ou non, par qui?

M. Nowlan: Des instructions émanant de votre bureau ont-elles été données au Conseil d'administration, au président du Conseil d'administration ou au président d'Air Canada quant à ce que devait être la position du Conseil d'administration concernant cette enquête criminelle?

M. Pepin: J'ai peut-être fait sentir généralement qu'il s'agissait d'une situation relativement difficile et que le Conseil d'administration devait faire preuve de patience et de compréhension.

[Texte]

Mr. Nowlan: Has there been any edict or directive from your office to the board prohibiting any discussion of this matter at the board level, in terms of what should or should not be done in terms of any people holding office at the present time?

Mr. Pepin: What do you mean by that? Telling people to shut up, or things like that?

Mr. Nowlan: Yes.

Mr. Pepin: Certainly not from me. No.

Mr. Nowlan: How much more time do I have, Mr. Chairman?

The Chairman: You have about five minutes, six minutes.

Mr. Nowlan: Would the minister, Mr. Chairman, explain the nature of the official relationship between the chairman of the board and the minister, and the president and the minister? In other words, is there any type of routine whereby either the president—or do you get reports about Air Canada from the president, or do you get them from Air Canada, or do you get them from the chairman, or do you get them from both on an ad hoc basis, or a regular basis, or on a monthly basis, or any basis?

Mr. Pepin: The theology of it, the philosophy of it, is what I call, like a good student of political theory, “bicephalic leadership”. It means two-headed leadership; that is, the chairman and the president. All right?

• 1025

The chairman, in that theory, is seen as the main representative of the shareholder. He is the person whom the shareholder—that is, the Government of Canada . . . contacts and works through in the proper orientation of the corporation. That is the theory of it, and it is quite defensible.

Now, in the practice of it, there is a flow of conversation with both the chairman and the president, and this is subject to the realities of life in the sense that you have different chairmen and you have different presidents and so on. But I have indicated to you what the basic approach was.

Mr. Nowlan: Mr. Minister, can you please perhaps go a little further and define how you interpret a part-time chairman? Has it always been a part-time chairman? Was Pierre Taschereau a part-time chairman? Was Bryce Mackasey a part-time chairman? Is Jack Horner a part-time chairman? And, in specifics to this part-time chairman, what is the part-time chairman paid?

Mr. Pepin: The part-time, full-time thing, as I see it—I am sure that, being knowledgeable in government matters, you know that there is always some flexibility around any theory—is debatable. Is there enough work for a chairman full time? You debate these things, and that will vary from one corporation to the other. For example, Northern Transportation, NTR, has a part-time chairman, presumably because it is considered that the corporation is not sufficiently important,

[Traduction]

M. Nowlan: Le Conseil d'administration a-t-il reçu de votre bureau un ordre ou une directive interdisant toute discussion de cette affaire au niveau du Conseil d'administration, dictant ce que tous ceux qui détenaient un poste actuellement pouvaient faire ou ne pas faire?

M. Pepin: Qu'entendez-vous par là? Dire aux gens de se taire, ou quelque chose comme ça?

M. Nowlan: Oui.

M. Pepin: Moi, je ne l'ai certainement pas fait. Non.

M. Nowlan: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste environ cinq ou six minutes.

M. Nowlan: Monsieur le président, le ministre pourrait-il nous expliquer la nature des rapports officiels entre le président du Conseil d'administration et le ministre, et entre le président-directeur général et le ministre? En d'autres termes, y a-t-il des règles voulant que le président-directeur général . . . ou recevez-vous des rapports du président-directeur général sur Air Canada, recevez-vous des rapports d'Air Canada, recevez-vous des rapports du président du Conseil d'administration ou les rapports vous viennent-ils d'un service administratif, sur une base régulière, mensuellement ou autrement?

M. Pepin: Sur le plan théologique ou philosophique, comme un bon étudiant en théorie politique, nous avons ce que j'appelle une «direction bicéphale». Cela signifie en quelque sorte une direction à deux têtes; il y a le président du conseil d'administration et le président-directeur général. Ca va?

D'après cette théorie, le président du Conseil d'administration est le représentant de l'actionnaire. C'est-à-dire une personne que l'actionnaire—en l'occurrence le gouvernement canadien—contacte et consulte. Voilà donc en théorie ce qu'il en est, c'est tout à fait défendable.

Dans la pratique, il y a toute une masse d'échanges et de conversations avec le président du Conseil d'administration et le président-directeur général, et tout cela bien sûr en fonction des personnalités de l'un et de l'autre, il peut y avoir des variantes, etc. Mais voilà en gros comment on conçoit les choses.

M. Nowlan: Monsieur le ministre, pourriez-vous peut-être développer un peu et nous dire comment vous interprétez la fonction de président à temps partiel? En a-t-il toujours été ainsi? Pierre Taschereau, Bryce Mackasey, Jack Horner, étaient-ils des présidents de conseils d'administration à temps partiel? Et, dans notre cas particulier, que touche ce président de conseil d'administration à temps partiel?

M. Pepin: Temps partiel, temps plein, cette question est discutable; mais votre connaissance des questions d'administration et de politique vous permet certainement de savoir qu'il y a toujours une marge de manoeuvre une fois la théorie fixée. Y a-t-il assez de travail pour un président à temps plein? Voilà des choses dont on peut discuter, et cela peut varier d'une société à l'autre. Prenons l'exemple de la Société des transports du Nord, il y a un président du Conseil d'administration à

[Text]

etc. Right? In other corporations it will vary depending on the availability of the person himself.

In the case of Mr. Amyot, I think it was decided at one time, partly because of his own activities, that it would start as a part-time operation and then we would see if it could be done on a part-time basis or if it would require a full-time capacity. So Mr. Amyot was willing to take this experimental approach to the job. But I am told that Mr. Mackasey was full time.

Mr. Nowlan: What about Mr. Taschereau?

Mr. Pepin: I am told that he was full time at one point and part time near the end of his tenure at Air Canada. But this was also a period of time when the relationships between CN and Air Canada were much more intimate than they are now, and he came from the CN operation.

The Chairman: One more minute left.

Mr. Nowlan: Okay. Just on that, and then I want to come back.

Was the part-time chairman situation at the request of Mr. Amyot so he could maintain other interests?

Mr. Pepin: I do not know who suggested it first. I cannot remember. Sincerely, I cannot remember. But this is certainly an approach that was acceptable to him. I really cannot remember who started along those lines. I wish I could.

My adviser tells me that Mr. Amyot wanted to continue in the practice of law at the same time, was not eager to make the full cut of the umbilical cord with his previous legal activities.

Mr. Nowlan: I am trying to get some idea of the perspective of a part-time chairman. What is the part-time chairman paid?

Mr. Pepin: I think there is a policy on that which is to indicate a range . . .

Mr. Nowlan: What is the range?

Mr. Pepin: —of salary and not to indicate specifically unless the person accepts that it should be revealed.

Mr. Nowlan: Well, you are the minister; you can set the policy, with respect, I would suggest. I would respectfully suggest that you could set the policy. But regardless of it—I will not argue with that answer at the moment—what is the range so we can get an idea of part time, full time?

• 1030

Mr. Pepin: There is a lot of flexibility. It depends very much on the amount of time it gives to it and so on. And the range would not be useful, because I am told it could be from \$60,000 to \$150,000; so it will not be very helpful. Let me try to be helpful; because I always try to be helpful.

[Translation]

temps partiel, sans doute parce que l'on estime que l'importance de la Société le justifie. Comprenez-vous? Cela dépendra d'une société à l'autre, mais également d'un président à l'autre.

Dans le cas de M. Amyot, je pense que l'on a d'abord décidé qu'il en serait ainsi pour commencer, en raison des activités qu'il pouvait avoir par ailleurs, et que l'on réviserait ensuite la décision pour savoir si la Société avait besoin d'un président à temps plein. M. Amyot était d'accord pour que l'on fasse d'abord l'expérience. On me dit, ici, que M. Mackasey était président à temps plein.

M. Nowlan: Et M. Taschereau?

M. Pepin: On me dit qu'il était président à temps plein, d'abord, puis à temps partiel à la fin. Mais c'était également une époque où les liens entre le CN et Air Canada étaient moins lâches que maintenant, et il venait du CN.

Le président: Il vous reste une minute.

M. Nowlan: Très bien. Je vais terminer cela et ensuite je redemanderai la parole.

Était-ce M. Amyot lui-même—en raison de ses activités connexes—qui avait demandé à être employé à temps partiel?

M. Pepin: Je ne sais pas qui en a fait la proposition. Je ne peux pas m'en souvenir. Très sincèrement, je l'ai oublié. Mais il était certainement d'accord avec cette façon de voir la chose. Je ne sais pas qui en a eu d'abord l'idée. J'aimerais pouvoir m'en souvenir.

Mon conseiller me dit que M. Amyot voulait continuer son travail d'avocat, qu'il ne désirait pas abandonner brutalement toutes ses activités antérieures dans le domaine du droit.

M. Nowlan: Je cherche à pouvoir me faire une petite idée de ce que c'est qu'un président à temps partiel. Quel est son salaire?

M. Pepin: Je pense que l'habitude, en la matière, est d'indiquer une fourchette . . .

M. Nowlan: Quelle est cette fourchette?

M. Pepin: . . . de salaire, sans donner de chiffre précis, à moins que l'intéressé ne donne son approbation.

M. Nowlan: C'est vous le ministre, c'est vous qui pouvez fixer les usages en la matière, je suppose. J'aimerais, très respectueusement, faire remarquer que vous pouvez décider des pratiques adoptées. Néanmoins—je ne vais pas discuter de cela plus longtemps—quelle est cette fourchette, afin que nous puissions nous faire une idée du temps partiel, du temps plein?

M. Pepin: Il y a beaucoup de souplesse. Tout dépend du temps que le président consacre à sa charge. La fourchette ne vous servira pas à grand-chose, on me dit que cela pourrait varier de \$60,000 à \$150,000; cela ne peut pas vous donner grande indication. Pourtant, de façon générale, j'aime pouvoir répondre aux questions et faire preuve d'obligeance.

[Texte]

Mr. Nowlan: Yes, I was going to ask you to be helpful. Yes, you usually are.

Mr. Pepin: The figures, mentioned in the press, that I have seen, were in the ballpark.

Mr. Nowlan: So it is a fair ballpark figure of \$80,000 or \$90,000?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Nowlan: Well, I may come back to that. Could I ask . . .

The Chairman: Your final question.

Mr. Nowlan: It is my final question, then. Could I have a little supplementary and then a final question? The supplementary is very short.

The Chairman: You know I am always very flexible.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. My supplementary is very short.

Separate and apart from the pay, does the part-time chairman get full-time perks?

Mr. Pepin: I would not be able to quantify that. I presume so but I would not be able to quantify that. I presume it varies from perk to perk.

Mr. Nowlan: I may come back to that, because this could be very relevant.

Okay, this is my last question, then, Mr. Chairman. We all know what is going on in the general way and, certainly, it was a most interesting experience to have the Chairman and the President of Air Canada before this committee some time ago. I would like to ask the minister, Mr. Chairman, this question: has, he, the minister, or anyone else in the government, discussed with the chairman his taking a leave of absence, or resigning or standing down, pending completion of the criminal investigation, with the full acknowledgment that this is not a presumption of innocence or guilt, but that it just is, perhaps, the proper thing to do when there is this criminal investigation going on?

Mr. Pepin: Let me say a couple of words on the first aspect of this. You referred rather pejoratively to difference of views, if not quarrels, between the president and the chairman. May I be blunt and tell you that I believe this is quite healthy and I hope it happens very often. In other words, that Mr. Amyot should have had a different view from the views of Air Canada, the President of Air Canada, as to the best building to buy in Montreal, to me is quite normal. It is quite normal that there should be that kind of debate. There should be that kind of debate. So, when Mr. Amyot supported the presentation made by Québec Première, I thought he was within his normal activities in bundles. I thought he was doing his job. And Mr. Amyot has fought for that case, for that possibility. I went down to Montreal at one point, he sat next to me, or I sat next to him, and we listened to a presentation by Québec Première and by Trizec. So I think this is very healthy.

[Traduction]

M. Nowlan: Oui, c'est également ce que je voulais vous demander, mais de façon générale—en effet—vous êtes très obligeant.

M. Pepin: Les chiffres que la presse avait cités et que j'ai pu lire donnaient une approximation.

M. Nowlan: On peut donc sans trop se tromper parler de \$80,000 ou \$90,000?

M. Pepin: Oui.

M. Nowlan: J'y reviendrai sans doute. Pourrais-je . . .

Le président: C'est votre dernière question.

M. Nowlan: C'est ma dernière question, très bien. Est-ce que je pourrais avoir aussi une petite question supplémentaire en appendice à cette dernière question? La question supplémentaire est très courte.

Le président: Vous savez que je suis toujours très large.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. La question supplémentaire est très courte.

Parallèlement à son salaire, ce président à temps partiel a-t-il droit aux pleins avantages?

M. Pepin: Je ne pourrais pas vous donner de chiffres là-dessus. Je le suppose, mais je ne peux pas chiffrer cela. Cela variera d'un cas à l'autre.

M. Nowlan: Je reviendrai peut-être à cela, ce point pourrait être d'une importance non négligeable.

Voici donc ma dernière question, monsieur le président. Nous savons donc ce qui se passe de façon générale, et—à n'en pas douter—nous avons droit à une séance très intéressante lorsque le président du Conseil d'administration et le président de la Société Air Canada ont comparu devant le Comité il y a quelque temps. J'aimerais poser la question suivante au ministre, monsieur le président: le ministre, ou un de ses collègues du gouvernement, a-t-il déjà discuté avec le président du Conseil d'administration de l'éventualité d'un congé, ou d'une démission, ou d'un retrait, pendant la durée de l'enquête criminelle, sans que ceci soit en quoi que ce soit une présomption d'innocence ou de culpabilité, mais tout simplement parce que ce serait la chose à faire lorsqu'une enquête criminelle est ouverte?

M. Pepin: À cela, j'ai un certain nombre de choses à répondre. Tout d'abord, vous avez parlé de façon relativement péjorative de divergences, sinon d'affrontements, entre le président et le président du Conseil d'administration. Pour être franc, je vous dirai que cela me semble tout à fait sain, et j'aimerais qu'il en soit souvent ainsi. Autrement dit, que M. Amyot puisse avoir un point de vue différent de celui du président d'Air Canada, au sujet du bâtiment qu'il faudrait acheter à Montréal, me paraît tout à fait normal. Ce genre de discussions me semble dans l'ordre des choses. Il devrait toujours y en avoir de telles. Lorsque donc M. Amyot a pris parti pour la présentation de Québec Première, je pense que cela entrait dans le cadre tout à fait normal de l'exécution de sa charge. En présentant des arguments défendant l'adoption de cette solution, M. Amyot ne faisait que son travail. Je me rappelle m'être rendu à Montréal, nous étions assis l'un à côté

[Text]

Mr. Nowlan: Let us not argue about that.

Mr. Pepin: The people of Canada should know that there are, occasionally, discussions, fights, between the chairman and president. I hope it is not revealing anything they did not suspect.

Mr. Nowlan: No.

Mr. Pepin: They fight with their wives and wives fight with husbands every day. Why would the president and the chairman not fight occasionally?

Mr. Nowlan: Okay, that is okay, but . . .

Mr. Pepin: After having that, in the events that you know a lot about, there was decision of the board. I went down to Montreal to make sure . . .

Mr. Nowlan: I am not on that. I am not on that.

Mr. Pepin: —that the 14 criteria were present in the minds of DREE and the decision was made. Mr. Amyot was in favour of the decision.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, do not take this from my time.

Mr. Pepin: So that is right, by policy.

The Chairman: I cannot take from what is not there any longer.

Mr. Pepin: Now, it is; because I would not like to accept the proposition.

Mr. Nowlan: I did not mean to be pejorative. I said it was an interesting committee hearing, it was one of the unique committee hearings that I have been exposed to; but I did not intend to be pejorative about the differences of opinion expressed at the witness table.

Mr. Pepin: And I think you implied that we should have more of them.

Mr. Nowlan: I think it can be very healthy in the proper circumstances.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Nowlan: But I am coming to my question. Has there been any discussion about the chairman, in view of the totality of the situation, and the criminal investigation, by you, the minister, or by anyone else in the government, asking for a leave of absence or standing down pending completion of it? Has he also suggested that he should stand down himself but that offer, sir, has not been accepted?

Mr. Pepin: I have not considered that to be a real possibility, simply because, in the eyes of everybody, if Mr. Amyot had been taking even a leave of absence, people would have concluded that he was in trouble, that he himself was uneasy about the situation that was created around him. Mr. Amyot has maintained throughout this that he is innocent, and there is no way I am going to imply that he is not by asking him to

[Translation]

de l'autre, pour écouter ce que Québec Première et Trizec avaient à nous dire. Je pense que tout cela s'est déroulé de la façon la plus normale qui soit.

M. Nowlan: Laissons cela de côté.

M. Pepin: Je pense que les Canadiens ont le droit de savoir que, de temps en temps, il y a des discussions et même des luttes entre un président et un président de Conseil d'administration. Je ne pense pas que cela révèle quoi que ce soit qu'ils puissent ignorer.

M. Nowlan: En effet.

M. Pepin: Il y a bien des conflits entre mari et femme. Pourquoi n'y en aurait-il pas entre un président de Conseil d'administration et un président-directeur général?

M. Nowlan: Très bien, très bien, mais . . .

M. Pepin: Cela dit, et à propos de toute cette affaire que vous connaissez bien, le Conseil d'administration a pris une décision. Je me suis rendu à Montréal pour m'assurer que . . .

M. Nowlan: Ce n'est pas de cela que je parle.

M. Pepin: . . . les 14 critères retenus étaient bien connus du MEER et que la décision était bien prise en conséquence. M. Amyot était pour.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'aimerais que cela ne soit pas soustrait à mon temps.

M. Pepin: Tout cela, conformément à notre politique.

Le président: Je ne peux rien enlever s'il ne reste plus rien.

M. Pepin: J'indique tout cela, parce qu'il ne serait pas acceptable qu'on puisse croire des choses.

M. Nowlan: Je ne voulais pas être péjoratif. J'ai parlé d'une réunion de comité fort intéressante, une des réunions les plus intéressantes auxquelles j'ai pu assister, je ne voulais offenser personne lorsque j'ai parlé de différends entre les témoins qui comparaissaient.

M. Pepin: Je crois même que vous avez dit qu'il devrait y avoir plus de réunions de ce style.

M. Nowlan: Je crois que, selon les circonstances, cela peut être extrêmement sain.

M. Pepin: En effet.

M. Nowlan: Mais je reviens à ma question. Étant donné la situation, étant donné qu'une enquête criminelle est ouverte, avez-vous, monsieur le ministre—ou qui que ce soit d'autre du gouvernement—demandé que le président prenne un congé, ou qu'il se mette en réserve jusqu'à la fin de l'enquête? A-t-il même proposé, lui-même, de se retirer, sans que cette offre ait été acceptée?

M. Pepin: Je n'y ai pas pensé, tout simplement parce que cela pouvait laisser croire que M. Amyot ne se sent pas très à l'aise, et qu'il a des difficultés. M. Amyot a toujours soutenu qu'il est innocent, et je ne voudrais certainement pas donner l'impression qu'il ne l'est pas en lui demandant sa démission pendant une certaine période ou en lui demandant de prendre

[Texte]

resign for a certain time or to take a leave of absence. That is a decision I have made. Okay?

• 1035

Mr. Nowlan: Okay.

Mr. Pepin: I think everybody is entitled to be considered innocent until proven guilty.

Mr. Nowlan: I agree with that wholeheartedly.

Mr. Pepin: So that is the standard I have.

Mr. Nowlan: But I am asking you specifically, because you have answered most of the questions, has the chairman himself asked to step down and that has been refused?

Mr. Pepin: No, not to my knowledge. I only speak for myself. He may have asked his wife, I do not know, but he has not asked me.

Mr. Nowlan: No, no, do not fool around . . .

Mr. Pepin: He has not asked me.

The Chairman: I think the question has been answered. I will come back to you on the second round, Mr. Nowlan.

Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Je n'ai pas l'intention de poser au ministre des questions sur Air Canada aujourd'hui. Je vais faire un seul commentaire qui prend racine dans les questions de M. Nowlan.

Dans tout ce débat, je pense que le gouvernement a quand même une leçon importante à retenir. C'est qu'à l'avenir, lorsque le gouvernement décidera de faire quelque nomination que ce soit, à la présidence de quelque conseil d'administration que ce soit, si ces nominations-là sont à temps partiel, il va falloir que les règles du jeu soient claires pour tout le monde, y compris les députés et ceux qu'on nomme. Il me semble certain que ce que fait le président du conseil lorsqu'il est président et ce qu'il fait lorsqu'il pratique sa profession d'avocat, sont deux choses difficiles à séparer.

Monsieur le ministre, dans le dossier Québecair, on entend beaucoup parler des négociations qui avancent. Apparemment, les rapports financiers seraient finalement déposés entre les mains des agents négociateurs et on serait peut-être sur le point d'en arriver à une entente. Est-ce que vous pourriez dire au Comité où on en est dans le dossier Québecair?

M. Pepin: En quelques mots, tous les états financiers ont été analysés, vérifiés, et on connaît maintenant la situation financière de Québecair d'une façon très complète, ce qui est déjà un progrès par rapport à ce qui existait avant, puisqu'on ne savait pas très bien quelle était cette situation. Depuis ce temps-là, les négociations se sont continuées. Je vous rappelle qu'elles ont été interrompues par certains événements que vous connaissez également. Il n'y a pas de doute que pendant la période des réunions de l'Assemblée nationale du Québec, les négociations n'ont pas été très intensives.

[Traduction]

un congé exceptionnel. C'est la décision que j'ai prise. D'accord?

M. Nowlan: D'accord.

M. Pepin: À mon avis, tout le monde a le droit d'être considéré comme innocent jusqu'à preuve du contraire.

M. Nowlan: J'en conviens de tout coeur.

M. Pepin: C'est donc la norme que j'ai fixée.

M. Nowlan: Si je vous pose la question, c'est parce que vous avez répondu à la plupart des questions. Est-ce que le président lui-même a demandé de démissionner et a-t-on refusé d'accepter sa démission?

M. Pepin: Non, pas que je sache. Je ne parle qu'en mon nom personnel. Il a peut-être posé la question à sa femme, je n'en sais rien, mais il ne m'a rien demandé.

M. Nowlan: Pas de farce, s'il vous plaît . . .

M. Pepin: Il ne m'a rien demandé.

Le président: Je pense qu'on a répondu à la question. Je mettrai votre nom sur la liste pour le deuxième tour, monsieur Nowlan.

Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. I do not intend to ask the minister questions about Air Canada today. I will make just one comment on the basis of Mr. Nowlan's questioning.

I do think the government has an important lesson to learn from this whole matter. In future, when the government decides to make a part-time employment to any board of directors at all, it is going to have to lay down the rules of the game clearly for everyone, including members of Parliament and the individuals appointed. To me, there is no doubt that it is difficult to distinguish between the activities of the chairman of the board, when he is wearing that hat, and his activities as a lawyer.

Mr. Minister, we have been hearing a great deal about the progress that is being made in the negotiations regarding Québecair. Apparently, the financial reports have finally been submitted to the bargaining agents, and the parties may be close to an agreement. Could you tell us what the status of the Québecair situation is?

Mr. Pepin: All the financial statements have been analyzed and audited, and we now have a very complete picture of Québecair's financial situation, which, in itself is a substantial improvement. Until we received this information, we really did not know what its financial situation was. Negotiations have continued since that time. I would remind you that they were interrupted by certain events of which you are aware. There is no doubt that the negotiations were not very intensive while the National Assembly of Quebec was holding its meetings.

[Text]

Alors, moi, je puis vous dire en toute simplicité et certitude qu'en tant que gouvernement fédéral, nous avons tout fait pour accélérer le plus possible ces négociations-là. Elles se sont terminées d'une certaine façon par l'expédition au gouvernement du Québec d'une série de documents, soit l'accord des actionnaires, un document sur le partage des dettes, un document sur les opérations du conseil d'administration et des choses du genre. Tout cela a été mis sur papier sous forme d'accords qu'il reste à signer et a été envoyé au gouvernement du Québec, à M. Clair, il y a trois semaines à peu près. On n'a pas eu de nouvelles depuis.

M. Deniger: Dans le document que vous avez envoyé à M. Clair, est-ce que vous parlez de la vocation de Québecair, de sa dimension de transporteur intérieur plutôt qu'international, de la qualité de ses avions, de l'ampleur de son service?

M. Pepin: C'est une question que M. Clair m'a posée au moins cinq fois et à laquelle j'ai toujours donné la même réponse: Il n'y a pas de différence essentielle entre la vocation qu'avait Québecair jusqu'à maintenant et la vocation qu'elle peut avoir, qu'elle doit avoir si une alliance se fait entre Québecair et Air Canada, ou entre le gouvernement du Québec et le gouvernement...

M. Deniger: Ce n'est pas une réponse qui me satisfait beaucoup, monsieur le ministre, parce que vous savez fort bien que si on limite Québecair à la vocation qu'elle avait avant, Québecair ne peut pas être une compagnie rentable. Vous savez fort bien, monsieur le ministre, que cette compagnie-là nous dit que pour être rentable — et on veut qu'elle soit rentable — il lui faut certaines routes, dont Boston et Fort Lauderdale, par exemple. Il lui faut peut-être, monsieur le ministre, la possibilité de faire des vols nolisés, ce que certains autres transporteurs aériens ne lui souhaitent pas.

Alors, quand vous me dites que vous ne voyez pas dans l'avenir une vocation autre que celle qu'elle avait, vous vous référez sûrement à la politique de M. Pickersgill ou de M. Jamieson à l'époque, dans les années 60.

• 1040

Mais les années 60 sont déjà passées, monsieur le ministre!

Alors, je vous pose cette question précise: croyez-vous en la possibilité pour Québecair d'avoir un vol international ou ne lui voyez-vous qu'une vocation intérieure, au Québec, qui serait tout à fait régionale?

M. Pepin: J'ai discuté de ce sujet-là avec M. Clair, mais la question était, à mon avis, légèrement différente. M. Clair voulait savoir si, dans la perspective du gouvernement du Canada, Québecair allait être... et je cite... «condamnée» à être un transporteur intra-provincial ou s'il demeurera un transporteur régional, c'est-à-dire qu'il lui serait possible d'aller dans d'autres provinces en dehors du Québec. C'est dans ces termes que M. Clair m'a toujours entretenu de cette question. L'aspect international ne s'est pas présenté, à ma connaissance.

Alors à la première question, de la façon dont il me la posait, je répondais toujours: Québecair restera un transporteur régional, dans le sens qu'on donne habituellement à ce

[Translation]

I can tell you that in all honesty, we, the federal government, did everything we could to hasten the negotiations. To some extent they were concluded when the Quebec government submitted the share-holders' agreement, a document on debt distribution, a document on the operations of the board of directors, and so on. All this information was put on paper in the form of agreements, which still have to be signed, and was sent to Mr. Clair, of the Quebec government, about three weeks ago. We have not heard back from him.

Mr. Deniger: Does the document you sent to Mr. Clair refer to Quebecair's role as a domestic, rather than an international, carrier, to the quality of its aircrafts and the extent of its service?

Mr. Pepin: Mr. Clair has asked me that question at least five times, and I have always given him the same answer: There is no essential difference between the role that Quebecair had until now and the role that it can or must play if there is a merger between Quebecair and Air Canada, or between the Government of Quebec and the government...

Mr. Deniger: I do not find that answer very satisfactory, Mr. Minister, because you know very well that if Quebecair is restricted to its former role, it cannot be a profitable company. You are well aware, Mr. Minister, that the company has told us that in order to be profitable—and we do want it to be profitable—it needs certain routes, such as Boston and Fort Lauderdale. Perhaps it should be allowed to offer charter flights, but of course this would not please some other air carriers.

So when you tell me that you do not see a different role for Quebecair in the future, you must be referring to the policy of Mr. Pickersgill or Mr. Jamieson, in the 1960s.

But the 1960s are over, Mr. Minister!

I would therefore like to ask you whether you think Quebecair could have some international routes, or do you see it as a purely regional airline, within Quebec?

Mr. Pepin: I talked about this with Mr. Clair, but I think that the question was slightly different. Mr. Clair wanted to know whether, from the point of view of the Government of Canada, Quebecair was going to be, and I quote, "condemned" to being an intra-provincial carrier, or whether it would remain a regional carrier, that is it could serve provinces other than Quebec. That is how Mr. Clair has always phrased the question. To my knowledge, he has never raised the question of international routes.

My answer to his first question was always this: Quebecair will remain a regional carrier as we normally understand it, that is it can fly outside the province.

[Texte]

mot, c'est-à-dire la possibilité de sortir de sa province pour aller ailleurs.

M. Deniger: Mais quand vous dites cela, vous songez à «ailleurs, à l'intérieur du Canada», n'est-ce pas?

M. Pepin: Oui.

M. Deniger: D'accord. Ce qui veut dire est-ouest et non pas nord-sud.

M. Pepin: En principe, je n'ai pas exclu, et on ne me l'a jamais demandé, d'ailleurs, mais je n'ai pas exclu, du moins à ma connaissance, la possibilité que des avions de Québecair puissent, de façon traditionnelle, pour se tenir occupés, pour rentabiliser leur existence, faire du nolisé, au cours des fins de semaine. Je n'ai jamais exclu cela! Mais, à ma connaissance, la conversation n'a jamais porté sur cela. La preuve que cela n'a pas été exclu, c'est que Air Canada vient de faire une offre au gouvernement du Québec ou à Québecair pour la location d'un DC-8, pour faire du nolisé, justement. Cela implique donc qu'on n'a pas exclu cet aspect.

Mais, avec la situation du nolisé présentement dans le monde et au Canada, le préjugé d'Air Canada et le mien seraient qu'il ne s'agit pas d'un domaine dans lequel on peut faire des millions de dollars. C'est un domaine qu'on traite avec beaucoup de prudence à cause de l'achalandage et de la compétition dans ce secteur-là présentement.

C'est une question qui, en théorie, n'exclut pas qu'un Québecair renouvelé puisse faire ce que Québecair faisait avant.

M. Deniger: C'est très juste! C'est une hypothèse avec laquelle je suis d'accord, relativement à ce que vous avez dit, monsieur le ministre.

Je n'ai pas l'intention de reprendre le débat sur la concurrence déloyale que le transporteur national fait à nos transporteurs régionaux ou à Wardair. Cependant, lorsque vous parlez de vols nolisés, vous savez fort bien, monsieur le ministre, ou du moins, vous devriez savoir, que les règles du jeu sont pipées contre Québecair comme elles sont pipées contre Wardair, puisqu'ils sont incapables de compétitionner avec Air Canada sur une route semblable.

Tant que vous n'aurez pas réglé ce problème-là de façon définitive, il m'apparaît tout à fait évident, que ces compagnies ne seront jamais rentables. Ce qui me déçoit le plus, monsieur le ministre, c'est qu'il me semble qu'une fois pour toutes, on devrait rendre les règles du jeu très claires dans l'aviation canadienne.

Si on permet à Air Canada de continuer à agir de façon quasiment monopolistique, et qu'on lui permet de ruiner Québecair ou Wardair, parce qu'elle a des règles, pour le nolisé entre autres, que ces compagnies n'ont pas, on devrait le dire franchement et permettre à ces compagnies-là de se retirer du marché.

Tant que les règles du jeu sont incertaines, tant que vos politiques aérienne, domestique et internationale ne seront pas connues et ne seront pas présentées devant cette Chambre afin qu'elles soient débattues, comment voulez-vous que ces deux compagnies fassent de l'argent? Vous avez cité l'exemple de

[Traduction]

Mr. Deniger: But what you mean is that it can fly elsewhere within Canada. Is that not so?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Deniger: All right. That means east-west, and not north-south flights.

Mr. Pepin: I have never ruled out, though I have never been asked, but to my knowledge I have never ruled out the possibility of conventional charter flights on the week-ends to fill up its planes and make its operations more profitable. I never ruled this out! But to my knowledge, the conversation has never focused on this point. The proof that this has never been ruled out is that Air Canada has just made an offer to the Quebec government or to Québecair to lease a DC-8 for charter flights. That implies that this possibility was never ruled out.

But given the situation of charter flights in Canada and in the world at the present time, my thinking and that of Air Canada would be that this is not an area where a company can make millions of dollars. In fact, because of the heavy competition in the charter market, we have to approach it with a great deal of caution.

Theoretically, this does not mean that a renewed Québecair could not do what the old Québecair used to do.

Mr. Deniger: Quite right! I agree with your position on this, Mr. Minister.

I do not intend to reopen the debate about unfair competition by the national carrier with respect to our regional carriers or to Wardair. However, you are well aware, Mr. Minister, or you should be, that the rules of the charter game are weighted against Québecair and against Wardair, because they cannot compete with Air Canada on similar routes.

Until you have solved this problem once and for all, I think it is obvious that these companies will never be profitable. What I find most disappointing, Mr. Minister, is that the rules of the game for aircraft companies in Canada has not yet been made clear once and for all.

If we allow Air Canada to continue to have a virtual monopoly, and to allow it to ruin Québecair and Wardair, because Air Canada's rules for charters, among other things, are different from those of the other companies, we should say so openly and let the other companies get out of the market.

How do you expect these companies to make money as long as there is so much uncertainty about the rules, as long as your domestic and international air policies have not been published and will not be tabled in the House for debate? You mentioned the example of Québecair, and the recent transaction with Air

[Text]

Québecair, monsieur le ministre, et la transaction récente avec Air Canada. Vous savez fort bien que ce n'est pas vraiment du nolisé. Celui qui prend, dans cette transaction-là, tous les risques, c'est le grossiste en voyages. Québecair ne prend à peu près pas de risque. Où Québecair perdait de l'argent, où Wardair perdait de l'argent dans le passé, c'était sur des routes, alors qu'elles ne pouvaient remplir leurs avions que lorsqu'elles vendaient des billets à prix réduits! Sur cette même route, Air Canada avait l'option, non seulement d'avoir un billet nolisé, mais de remplir les sièges libres par des billets de vols réguliers, ce qui lui faisait, à ce moment-là, des recettes nettement supérieures et qui lui permettait de concurrencer, d'après moi, de façon déloyale, d'ailleurs. Et tant que vous n'aurez pas réglé ce différend-là, tant qu'on ne connaîtra pas les règles du jeu, il semble en tout cas que Québecair, Wardair et bien d'autres compagnies aériennes canadiennes sont vouées à l'échec.

• 1045

Monsieur le président, c'étaient les questions que je voulais poser sur Québecair et si vous avez un commentaire à faire, on pourra ensuite changer de sujet.

M. Pepin: Je ne veux pas prendre trop de votre temps de parole, parce qu'on a déjà discuté de ces choses-là. La situation de Québecair sur le marché du nolisé en Floride a été débattue plusieurs fois, et l'opinion que je pense la plus acceptable, c'est que si Air Canada ne l'avait pas fait, quelqu'un d'autre l'aurait fait la concurrence avec Québecair sur le marché de la Floride, quant à cela.

Il me semble que s'il y a une chose que Québecair devrait faire présentement, sans priver la société de son caractère régional, sans la priver même de certaines possibilités de voyages internationaux, c'est quand même de renforcer sa structure intraprovinciale. Il me semble que c'est ça que les habitants du Québec voudraient voir arriver, c'est-à-dire Québecair s'assurant que le Québec a un réseau intraprovincial respectable, valable, efficace, rentable, etc. Je crois que c'est ça la grande vocation pour aujourd'hui, je vois mieux la vocation de Québecair assurant le Québec d'un réseau interne de transport aérien valable et adéquat, que de partir à l'aventure du nolisé international.

M. Deniger: Oui, mais tout ce qui est interne pourrait se faire par un transporteur de troisième palier, pas nécessairement par un transporteur régional. Cela pourrait se faire par des avions, des bimoteurs au lieu de se faire par des avions à réaction. Je suis d'accord avec vous, monsieur le ministre...

M. Pepin: Même le rôle d'intégration de tout cela pourrait être à l'occasion... non seulement à l'occasion mais régulièrement, le rôle de Québecair.

M. Deniger: Oui, certains voudraient que Québecair soit, en fait, une vache à lait pour certains aéroports qui transportaient nos passagers à Toronto, à Paris ou à Londres. Voyez-vous, dans tout le dossier Québecair, vous avez beau avoir discuté des chiffres et de tout, quant à moi vous n'avez pas encore commencé les discussions qui sont fondamentales, c'est-à-dire sur la nature et la vocation de Québecair.

[Translation]

Canada. You know very well that we are not really talking about charter services. The company taking all the risks in that deal is the travel wholesaler. Quebecair is taking virtually no risks. Where Quebecair or Wardair lost money in the past, was on routes for which they could not fill their planes unless they sold the tickets at discount prices! On the same route, Air Canada had the option not only of a charter fare, but also of selling vacant seats with passengers who paid the regular fare. This meant that Air Canada's revenues were much higher, and in my opinion this constituted unfair competition. Until you settle this, until we know what the rules of the game are, it would appear in any case that Quebecair, Wardair and many other Canadian airlines are doomed to failure.

Those were the questions I wanted to ask about Quebecair, Mr. Chairman, and if the Minister has a comment to make, I will then change subjects.

Mr. Pepin: I do not want to take up too much of your turn, because we have already talked about these matters. We have discussed the situation of Quebecair with respect to the charter market to Florida on a number of occasions, and I think that the most acceptable position is that if Air Canada had not competed with Quebecair on this route, some other company would have.

I think that what Quebecair should do at the present time, while still remaining a regional carrier with the option of offering some international flights, is to strengthen its intra-provincial structure. I think that is what the people of Quebec would like—namely that Quebecair would provide the province with a respectable, viable, efficient and profitable service. I think that is the most important role for it today. I would prefer to see Quebecair offer a viable, adequate internal air transportation system for Quebec, rather than venturing into the international charter market.

Mr. Deniger: Yes, but all the internal services could be provided by a third-level carrier, and not necessarily by regional carrier. Such services could be offered by twin engine aircraft, rather than by jet. I agree with you, Mr. Minister...

Mr. Pepin: Quebecair's role could in fact become one of integrating all these services on a regular basis.

Mr. Deniger: Yes, some would like Quebecair to become a patsy for some companies carrying our passengers to Toronto, Paris or London. It is all very well for you to mention figures and all the rest of it, but as far as I am concerned, in this whole issue involving Quebecair, you have not yet begun the essential discussions about the nature and role of the company.

[Texte]

Je voudrais, monsieur le président., combien, *how much time do I have left?*

Le président: Pardon?

M. Deniger: Combien me reste-t-il de temps, monsieur le président?

Le président: Huit minutes.

M. Deniger: Il me reste encore huit minutes.

Monsieur le ministre, je voudrais vous parler maintenant du dossier Cast versus Canadien national. Je voudrais savoir . . . parce que nous avons eu M. Leclair ici il y a à peu près deux semaines, qui nous disait que bientôt, il y aurait des développements dans le dossier CN/Cast . . . je ne sais pas si M. Leclair, lorsqu'il voyait des développements dans les dossiers CN/Cast, CN/SOFATI, prévoyait des perquisitions chez lui et chez ces compagnies du groupe de M. Ouellet. Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, où on en est rendu et si ces perquisitions-là ont gelé le dossier?

M. Pepin: Je pense que j'ai déjà dit cela. J'ai consulté M. Ouellet là-dessus et je lui ai posé la même question que vous me posez maintenant. J'ai demandé à M. Ouellet, je le répète, si les investigations pouvaient constituer un argument pour empêcher, retenir, remettre à plus tard l'opération qui se négocie présentement, et M. Ouellet m'a dit non. Donc, je marche.

Le résultat de la négociation est présentement devant le Cabinet mais n'est pas encore sorti du Cabinet, il est encore à ce niveau-là de la discussion. Les arguments que je fais valoir sont de natures fort variées, mais le principal argument que je fais valoir c'est que si on veut que CN dans la région de Montréal, et dans tout le centre du Canada, reste concurrentiel avec CP, il faut que CN aussi soit verticalement intégré alors que CP a tout, n'est-ce pas, du bateau en passant par le chemin de fer, en passant par les services de brockage, en passant par les terminaux dans les ports au Canada, ils sont au quai Racine à Montréal et ailleurs en Angleterre, en Europe, etc. Si CN essaye de concurrencer CP en étant simplement un chemin de fer, il va perdre cette bataille-là.

Je pense que ce serait mauvais pour CN de la perdre; je pense que ce serait mauvais pour le port de Montréal ainsi que pour le Canada qu'il perde cette bataille. Pourquoi? C'est parce que CN a des lignes de chemin de fer qui lui permettent, par exemple, d'aller ramasser du fret aux États-Unis et que CP n'a pas au même degré. Alors, c'est dans ce sens-là que je défends la liaison CN-Cast.

• 1050

M. Deniger: Vous avez raison dans ce dossier-là, monsieur le ministre.

M. Pepin: Merci.

M. Deniger: Je tiens à vous dire que je vous appuie sans réserve dans ce dossier-là.

M. Pepin: J'aime toujours avoir le *nihil obstat*.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

[Traduction]

Mr. Chairman, how much *combien de temps me reste-t-il?*

The Chairman: Excuse me?

Mr. Deniger: How much time do I have left, Mr. Chairman?

The Chairman: Eight minutes.

Mr. Deniger: I still have eight minutes left.

I would now like to turn to the Cast versus Canadian National affair. Mr. Leclair was here about two weeks ago, and he told us that there would soon be some developments in the CN/Cast matter. I do not know whether, in referring to developments in the CN/Cast and CN/SOFATI matters, Mr. Leclair was expecting searches of his home and searches of Mr. Ouellet's group of companies. Can you tell us what the current situation is, Mr. Minister, and whether or not these searches have frozen everything?

Mr. Pepin: I think I already answered that. I consulted with Mr. Ouellet on this, and I asked him the same question you just asked. I asked Mr. Ouellet whether the investigations constituted grounds for preventing or postponing the negotiations that are underway at the present time, and Mr. Ouellet replied that they did not. I am therefore proceeding.

The results of the negotiations are currently before Cabinet, but they have not yet left Cabinet. I have put forward a number of different arguments, but the main one is that if we want CN to remain competitive with CP in the Montreal area and throughout central Canada, CN must also enjoy vertical integration. The fact is that CP has everything, from ships to railways, to brokerage services, to terminals in Canadian ports (they are located at Racine wharf in Montreal), to their facilities in England, Europe, and so on. If CN tries to compete with CP merely as a railway, it is going to lose the struggle.

I think it would be bad if CN were to lose; I think it would be bad for the Port of Montreal, and for Canada. Why? Because CN has rail lines it can use to pick up cargo in the United States, whereas CP does not have them to the same extent. So it is in this context that I defend the CN-Cast connection.

Mr. Deniger: You are right on that, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Thank you.

Mr. Deniger: I would like to tell you that you have my unqualified support on this issue.

Mr. Pepin: I always like to have your blessing.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

[Text]

Mr. Forrestall: Could I ask, Mr. Chairman, a brief supplementary to Mr. Deniger for five minutes?

The Chairman: Sure.

Mr. Forrestall: I wonder whether the minister might indicate, as has been charged, whether he has any knowledge or whether there is any foundation in it, or whether we will have to wait until the middle of July to determine whether or not in fact Canadian National was paying a form of rebate to facilitate Cast movement of essentially U.S.-bound cargo, into Chicago and other mid-west points.

Mr. Pepin: I do not know, but as you said, this is the subject of a CTC investigation in June, if my memory serves me well, so we will know more about it then.

Before allowing the continuation and the conclusion of negotiations between CN and Cast, I investigated from Mr. Ouellet if there were instances where CN was under a shadow of some kind, which was grave enough to justify a delaying of the operation, and he told me to go ahead. So that is the situation we are in today.

Mr. Forrestall: Well the situation, essentially then, is that nobody is going to find out anything, no matter what they ask.

Thank you very much.

Mr. Pepin: Well, I did ask, anyway.

On the subject itself, Mr. Forrestall, presumably you are coming with the questions on that, so I will wait.

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

I want to touch on two or three subjects, Mr. Minister. May I ask you briefly, have you any announcement to make regarding the air transport safety legislation yet?

Mr. Pepin: No, but you have been working at trying to find a consensus to send it to the special committee, and I have blessed your effort. I am trying to accommodate that, too, because I would be most interested in getting the bill through the House too.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, then I would like to ask the minister about Quebecair, Nordair—and I listened with a great deal of interest to the exchange between yourself and Mr. Deniger. Do I get the impression, or is it indeed a fact, that Air Canada is going to do with Quebecair what it did with Nordair; that in fact there is no intention now of Air Canada's divesting itself of Nordair, and it will become the owner of two regional airlines?

Mr. Pepin: I would not put it this way. Let me remind you that I wish I had been able to do the full integration, merger, of Nordair and Quebecair, which would have been, in my view, highly desirable. But it was not possible, for a diversity of reasons, having to do with anything between language and labour unions and everything else, so unfortunately it was not done.

[Translation]

M. Forrestall: Puis-je poser une brève question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Certainement.

M. Forrestall: Le ministre pourrait-il nous dire si l'accusation selon laquelle le Canadien National offrait une sorte de rabais pour permettre à Cast de transporter du fret aux États-Unis, surtout à Chicago et à d'autres villes des états du *Mid-West* est fondée? Ou faut-il attendre jusqu'à la mi-juillet pour avoir la réponse?

M. Pepin: Je ne sais pas, mais comme vous l'avez dit, toute cette question va faire l'objet d'une enquête par la Commission canadienne des transports au mois de juin, si je me souviens bien, donc on en saura davantage à ce moment-là.

Avant de permettre au CN et à Cast de continuer et de terminer leurs négociations, j'ai demandé à M. Ouellet s'il y avait des cas douteux concernant le CN, qui étaient suffisamment graves pour justifier une remise à plus tard des activités. Il m'a dit que les négociations pouvaient aller de l'avant. C'est donc la situation actuelle.

M. Forrestall: Autrement dit, personne ne va savoir quoi que ce soit, quelles que soient les questions qu'on pose.

Merci beaucoup.

M. Pepin: J'ai posé la question au moins.

Je suppose que vous avez des questions à poser au sujet de l'affaire elle-même, monsieur Forrestall, donc je vais attendre pour vous répondre.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

J'aimerais aborder deux ou trois questions, monsieur le ministre. Avez-vous quelque chose à annoncer au sujet de la loi concernant la sécurité du transport aérien?

M. Pepin: Non, mais vous avez essayé de trouver un consensus pour renvoyer la question au comité spécial, et j'ai béni vos efforts. Si j'essaie de faciliter votre initiative, c'est parce que cela m'intéresse beaucoup de faire adopter le projet de loi.

M. Ellis: Monsieur le président, j'aimerais maintenant passer à Québecair et à Nordair. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'échange entre vous-même et M. Deniger. Est-il vrai qu'Air Canada va faire à Québecair la même chose qu'elle a fait à Nordair? Autrement dit, Air Canada n'a plus l'intention de se départir de Nordair, et elle deviendra donc propriétaire de deux sociétés aériennes régionales?

M. Pepin: Je formulerais cela autrement. Permettez-moi de vous rappeler que j'aurais souhaité pouvoir réaliser la fusion complète de Nordair et de Québecair. À mon avis, cela aurait été éminemment souhaitable. Mais ce n'était pas possible, pour toutes sortes de raisons, des questions linguistiques aux questions syndicales, et tout le reste, et donc malheureusement, cela n'a pas été fait.

[Texte]

So what Air Canada is supposed to do with Quebecair is contribute, by partial ownership, to the revamping, to the making viable of Quebecair. That is what they are supposed to do. Nordair continues to have the same relationship as it has now with Air Canada, a relationship in which Nordair has a substantial degree of autonomy. The future of Nordair is still to be found, but the status quo has . . .

Mr. Ellis: Really what Air Canada is contributing to Quebecair is a stable, intelligent management. That is the one thing that they were lacking in the past. Had they had good management, they might have made it on their own.

Mr. Pepin: I would not say it in those terms, because I would be qualified as too arrogant to say that, but I would hope that out of the Quebecair and the Air Canada contribution would come a very expert, dynamic management.

• 1055

Mr. Ellis: What you said is what I said, only differently.

Mr. Pepin: Yes, that is what I said. That is what I said I would do.

Mr. Ellis: I have the very . . .

Mr. Pepin: No, I meant to say that there is no intention on the part of Air Canada to send a batch of people, 50 of them; there is no such intention. The intention is to send a few—two, three or four, I do not know exactly—and to integrate them into the present structure and try to value it to the maximum.

Mr. Ellis: Whatever is necessary.

Mr. Pepin: I just wanted to oppose the idea of a substantial management take-over, or total management take-over, by Air Canada of Quebecair.

Mr. Ellis: Whatever is necessary is what would be . . .

Mr. Pepin: Yes, and the smallest possible number.

Mr. Ellis: Now, I then have a very real fear, Mr. Minister, that having done this twice there would be sufficient precedent for Air Canada, with the muscle of federal government money behind it, to make similar moves on other airlines, whether Pacific Western, Eastern Provincial, or any one of the many other regional or third-level airlines in Canada. What guarantees do we have that this, in fact, will not happen?

Mr. Pepin: Air Canada is a company that is quite criticized, but is considered by even those who criticize it to be a damn good company. The proof of it is the number of other lines that somehow would like to be associated with Air Canada, be it in the repairs or be it on the management side. So it is an indication of the quality of the company that it is so much in demand.

Now, I take a purely pragmatic approach to that; it is not at all theological. There are a number of things Air Canada can do and a number of things they cannot do. They have been, if my memory serves me well, already used as a consultant on a

[Traduction]

Puisqu'Air Canada est propriétaire en partie de Québecair, elle est censée contribuer à la réorganisation de Québecair de façon à la rendre plus rentable. Voici ce qu'Air Canada est censée faire. Nordair continue son rapport actuel avec Air Canada, rapport selon lequel Nordair jouit d'une autonomie considérable. On ne sait toujours pas quel sera l'avenir de Nordair, mais le statu quo a . . .

M. Ellis: Ce qu'Air Canada contribue à Québecair en fait est une gestion stable et intelligente. C'est quelque chose dont Québecair manquait par le passé. Si elle avait eu une saine gestion, elle aurait pu peut-être survivre.

M. Pepin: Je ne dirais pas cela comme ça, parce qu'on m'accuserait d'être trop arrogant. Mais j'espère que grâce à la contribution d'Air Canada, Québecair aura une gestion très compétente et dynamique.

M. Ellis: Ce que vous nous dites revient exactement, sous une autre forme, à ce que j'ai dit.

M. Pepin: Oui. Voilà ce que j'avais dit que je ferais.

M. Ellis: J'ai l'impression . . .

M. Pepin: Je voulais dire que l'on n'avait pas du tout l'intention que Air Canada envoie un contingent de gens, une cinquantaine, par exemple, il n'en était pas question. Il s'agissait d'envoyer deux ou trois personnes, je ne sais pas exactement le chiffre, et de les intégrer à la structure actuelle pour en tirer le maximum.

M. Ellis: Donc, simplement ce dont on a besoin.

M. Pepin: Je voulais expliquer qu'il n'était pas question que Air Canada occupe en masse les postes de direction ou de gestion à Québecair. Il n'est pas question de reprise globale de la gestion.

M. Ellis: Juste donc ce qui sera nécessaire . . .

M. Pepin: Oui, avec aussi peu de gens que possible.

M. Ellis: Je crains alors, monsieur le ministre, après que ce genre d'opération ait eu lieu déjà deux fois, que cela crée un précédent suffisant pour qu'Air Canada, avec l'aide du gouvernement fédéral et de ses moyens financiers, ne procède de la même façon pour d'autres compagnies aériennes, qu'il s'agisse de *Pacific Western*, de *Eastern Provincial*, ou de quelqu'autre compagnie régionale ou locale que ce soit. Quelle garantie avons-nous qu'il n'en sera pas ainsi?

M. Pepin: Air Canada est une société que l'on critique beaucoup, mais même ses détracteurs estiment que c'est une société qui fonctionne très bien. La preuve en est qu'il y a beaucoup d'autres compagnies qui aimeraient s'associer à Air Canada, que ce soit pour l'entretien et les réparations ou pour la gestion tout simplement. Toutes ces offres que l'on fait à la société sont une indication de qualité de la part d'Air Canada.

En l'occurrence, j'ai une attitude extrêmement pragmatique, je ne réagis pas en théologien. Il y a un certain nombre de choses qu'Air Canada peut faire et d'autres non. Si je me souviens bien, Air Canada a déjà été utilisé pour faire un

[Text]

number of matters. For example, a couple of years ago mention was made that they could go into the reorganization of Norcanair. Was that ever accomplished? Anyway, all this to say that Air Canada is there and it is asked by other companies, by other groups, to come and do this or that for them.

In the case of the Quebecair reorganization, it is the Government of Canada that asked Air Canada to go and do what we are asking them to do. So I see them as a very flexible instrument and hence possibly they can be used to do other things than the Quebecair restructure.

Mr. Ellis: I again register my very real concern, Mr. Minister, as to the acquisition of other airlines now.

I want to move . . .

The Chairman: You only have two minutes.

Mr. Pepin: I do not think you should, Jack, be afraid of a take-over by Air Canada of PWA, for example. I do not think this will happen.

Mr. Ellis: I am going to leave that for the moment, because I have another area of questioning I would really like to get into, and I am already arguing with the chairman on my number of minutes left.

Mr. Minister, I want to deal for a few moments with the Maislin matter, the trucking company. I got the very strong feeling when this was first brought up, and I guess I got it from watching your face, more than from listening to what you said in the House of Commons, that you did not like the deal one bit more than I did. But right now I am really terribly concerned that in the case of their labour negotiations they have really pulled a sandy that is going to upset labour negotiations with all other truckers in eastern Canada and perhaps in western Canada. I am concerned that there are precedents being set that will make it extremely difficult for any other truckers in eastern Canada to compete, and I think you know, Mr. Minister, that I have expressed it before, that had Maislin been allowed to go the way of business that had been handled in the way that was handled, it should have been allowed to go.

• 1100

In fact, there would have been no more and no fewer members of the trucking industry working today, employees of the trucking industry working today, than there would have been with the help of the federal government. That is to say, any slack that was left by virtue of Maislin going out of business would have been picked up by all those other efficient companies in eastern Canada which had the ability to do the job properly and we would not have been in the position of the federal government guaranteeing \$34 million and making it impossible for a number of other companies to operate.

What is the present status . . .

Mr. Pepin: Mr. Ellis, let me say that I have not been involved . . .

[Translation]

travail de consultant sur diverses questions. Ainsi, il y a quelques années, on avait parlé d'un travail de réorganisation de *Norcanair* qui lui serait confié. Est-ce que cela a abouti? En tout cas, tout cela pour vous dire qu'Air Canada a fait preuve de présence, et que d'autres sociétés, d'autres groupes ont recours à ses services.

En ce qui concerne la réorganisation de Québecair, c'est le gouvernement fédéral lui-même qui a demandé à Air Canada de s'en occuper. Voilà donc un outil extrêmement pratique, qui pourrait être extrêmement utilisé dans d'autres circonstances.

M. Ellis: Une fois de plus, monsieur le ministre, j'aimerais exprimer ici ma crainte réelle que d'autres sociétés puissent être également absorbées par Air Canada.

J'aimerais proposer . . .

Le président: Vous n'avez plus que deux minutes.

M. Pepin: Je ne pense pas que vous deviez craindre, Jack, que Air Canada ne reprenne PWA, par exemple. Je ne pense pas que cela puisse arriver.

M. Ellis: Je vais laisser cela pour le moment, il y a d'autres questions que j'aimerais ici poser, et voilà que je me dispute déjà avec le président sur le nombre de minutes qui me restent.

Monsieur le ministre, j'aimerais parler un peu de la question Maislin, je parle de la société de transport routier. La première fois que cette question a été soulevée, j'ai eu l'impression très nette—d'après votre visage plutôt que d'après vos propos à la Chambre des communes—que toute cette affaire ne vous convenait pas plus qu'à moi. A l'heure qu'il est, je crains fort que ces négociations avec leurs employés n'hypothèquent lourdement les négociations que d'autres camionneurs dans l'est du Canada pourraient également avoir à mener. Peut-être même également dans l'ouest du Canada. Je crains en effet que cela ne constitue des précédents risquant de gêner beaucoup la compétitivité des autres transports routiers de l'est du Canada. Vous n'êtes pas sans savoir, monsieur le ministre, ce que j'ai déjà dit à ce sujet, et je pense que si l'on avait laissé les choses se faire comme elles devaient se faire, on aurait laissé cette société disparaître.

En fait, il n'y aurait eu ni plus ni moins de membres de l'industrie du transport routier au travail aujourd'hui, ni plus ni moins d'employés de l'industrie qui travailleraient qu'il n'y en aurait eu avec l'aide du gouvernement fédéral. Autrement dit, tout surplus de travail qu'aurait entraîné la fermeture de Maislin aurait été absorbé par toutes les autres compagnies rentables de l'est du Canada qui pouvaient bien faire le travail, et le gouvernement fédéral n'aurait pas été obligé de garantir la somme de 34 millions de dollars, mesure qui a rendu impossible la poursuite des opérations d'un certain nombre de compagnies.

Quelle est la situation actuellement . . .

M. Pepin: Monsieur Ellis, laissez-moi vous dire que je n'ai rien eu à voir . . .

[Texte]

Mr. Ellis: Excuse me. Let me just ask my question. What is the present status of the negotiations between Maislin and the Government of Canada? What are the possibilities of any future bail-outs?

Mr. Pepin: I was going to say I am sorry; maybe I should be sorry, but I am not. I have no responsibility in the loan grant, whatever it was, that was made to Maislin. That is under Mr. Lumley's responsibility. Whatever view I would express here on the validity of that move, or invalidity of it, would be purely personal, and consequently it should not be done. I have not been involved in this aspect of the Maislin... The only big thing I have been involved in in trucking recently has been the difficulties with the United States, where I did my best to bring the ministries of transport of Canada together to develop a common view on that subject, which finally prevailed, and everything was resolved in a harmonious fashion. But I have not been involved in the Maislin case from the inside.

The Chairman: I was going to come in on that one myself, but the minister has thwarted it.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Minister, a year ago the big item in this committee was the Dubin report; all we heard about and read about was the Dubin report and what it was going to do and what legislation was going to flow from it and what steps were being taken by the government to adhere to the recommendations in the Dubin report. For some time now very little has been said about the Dubin report. Can you give us an update as to what is being done with that?

Mr. Pepin: I am desperately looking for my notes on the subject.

The general idea is first of all we have moved on the formation of the CASB; that is, the Canadian Aviation Safety Board. This bill, as you certainly know, being my former parliamentary secretary, is ready to go to this committee now. The reason why it is not going is simply that we have not found the time to do it.

Maybe I should ask, because we prepared notes for that, the CATA administrator to go through all the steps we have made.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada): As the minister has already indicated in response to Mr. Ellis's question on the aviation safety board, we are ready to go as soon as we can find the parliamentary opportunity to get that legislation forward.

In summary, on the 247 recommendations of Mr. Justice Dubin, we are in a high state of implementation on 75 of those recommendations. Another 70 recommendations are being actively worked on, but their implementation is subject to the passage of an amended Aeronautics Act, which we would hope

[Traduction]

M. Ellis: Pardon. Laissez-moi vous poser ma question. Quelle est la situation actuellement concernant les négociations entre Maislin et le gouvernement du Canada? Quelles sont les possibilités de voir d'autres opérations de renflouement à l'avenir?

M. Pepin: J'allais dire que je regrettais; je devrais peut-être avoir des regrets, mais je n'en ai pas. Je n'ai rien eu à voir avec la garantie de prêt accordée à Maislin. Cela relève de la compétence de M. Lumley. Quoi que je dise au sujet de l'opportunité ou de l'inopportunité de cette mesure serait purement une opinion personnelle, alors je ne vous dirai rien. Je n'ai pas participé à cet aspect du dossier Maislin... Le seul dossier important de l'industrie du transport routier dans lequel je suis intervenu dernièrement portait sur les difficultés que nous éprouvons avec les États-Unis, et j'ai fait de mon mieux pour rapprocher les ministères des Transports du Canada afin d'élaborer un point d'entente sur le sujet, ce que nous avons enfin réussi à faire, et tout a été réglé de façon harmonieuse. Mais je n'ai rien eu à voir dans le dossier Maislin.

Le président: J'allais interroger le ministre là-dessus, mais il n'y a plus lieu de le faire maintenant.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le ministre, il y a un an, la grosse affaire au Comité était le rapport Dubin; on n'entendait parler que de ce rapport; ce qu'il allait faire et la loi qui allait en découler, les mesures qu'allait prendre le gouvernement pour adhérer aux recommandations du rapport. Depuis quelque temps, maintenant, nous en entendons très peu parler. Pourriez-vous nous dire ce qui arrive de ce rapport?

M. Pepin: Je cherche désespérément mes notes sur le sujet.

De façon générale, disons d'abord que nous avons pris des mesures concernant l'établissement de la CCSA, c'est-à-dire la Commission canadienne de la sécurité aérienne. Le projet de loi, comme vous le savez sans doute, puisque vous avez été mon secrétaire parlementaire, est prêt à être renvoyé en comité. Si ce n'est pas fait, c'est simplement que nous n'avons pas eu le temps de le faire.

Étant donné que nous avons préparé des notes là-dessus, je devrais peut-être demander à l'administrateur de l'ACTA de vous exposer les mesures que nous avons prises.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration canadienne des transports aériens): Comme le ministre l'a déjà dit dans sa réponse à la question de M. Ellis concernant la commission de la sécurité aérienne, nous sommes prêts à aller de l'avant dès que nous aurons l'occasion de présenter la loi devant le Parlement.

En résumé, sur les 247 recommandations du juge Dubin, 75 sont en bonne voie de mise en oeuvre. Nous travaillons activement à l'exécution de 70 autres, mais leur application est soumise à l'adoption d'amendements à la Loi sur l'aéronauti-

[Text]

next year we might have some opportunity to bring before Parliament and this committee.

The remaining approximately 100 recommendations are in various stages of implementation and development, and I might very quickly, if the committee would permit me, just give a highlight of some of the major subject-matters.

• 1105

On the occurrence reporting system, the procedures are in an active stage of development with a detailed work plan available some time this summer. The Aviation Safety Board Regulations are at the draft technical stage and they would be available this summer at the draft technical stage to support the legislation going through committee.

On the airworthiness standard study for small aircraft, the 12,500-pound-limit question, we are out to tender for consultants now to give us the major study with a target date of about mid-June for the award of a contract. We have expanded the studies under that recommendation to include also helicopters and we would hope sometime this summer to be able to award a contract for that particular aspect of the study.

The airworthiness standards for large aircraft: The unique Canadian requirements are being developed in priority over other work on the airworthiness code and we would envisage sometime in the late spring of 1984 to have that complete.

The continuing airworthiness recommendations: We have some initial resources granted to us to begin the implementation of that and that is under way and we will be going back for the additional resources to complete the organization and staffing of the continuing airworthiness function.

The work on the Air Canada fleet is substantially complete, with an operations certificate having been granted late last summer; the full and complete staffing of the function is now, as I said, virtually complete.

Weather minimal standards: At the end of May we expect to have a technical draft of the air regulations for that.

I could continue for quite a bit of time just giving that update, but I am not sure whether the committee will . . .

Mr. Pepin: Mr. Bockstael, I am really grateful for the question, because I and my department are very concerned to reassure people as to the attention we have given to the Dubin report and other works that have been done by the department previously. So I have this note. It is a three-pager. Would you kindly ask me . . .

Mr. Bockstael: Yes, I wanted to ask you to table it to this committee . . . My next question, Mr. Minister, was that you would be willing to table that document so it can be appended to today's proceedings.

Mr. Pepin: I will do that with pleasure. Unfortunately, it is not translated yet.

[Translation]

que, que nous espérons pouvoir soumettre au Parlement et au Comité l'an prochain.

Pour ce qui est de la centaine de recommandations qui restent, elles en sont à divers stades d'application, et si le Comité le veut bien, je pourrais très rapidement vous donner un aperçu des principales questions.

Pour ce qui est du système de signalisation des incidents, les procédures sont en train d'être élaborées, et nous devrions avoir un plan de travail détaillé durant l'été. Les règlements de la Commission de la sécurité aérienne sont à l'étape de la rédaction technique, et nous devrions les avoir cet été pour permettre à la loi d'être étudiée en comité.

Pour ce qui est de l'étude sur les normes de la navigation aérienne concernant les petits appareils, la limite de 12,500 livres, nous avons fait des appels d'offres de consultants pour l'exécution de l'étude, et nous devrions accorder un contrat d'ici environ la mi-juin. Nous avons étendu l'application de la recommandation pour qu'elle s'applique aussi aux hélicoptères, et nous espérons pouvoir, au cours de l'été, consentir un contrat pour cet aspect particulier de l'étude.

Les normes de navigation aérienne concernant les gros appareils: on est en train d'établir en priorité les exigences particulières du Canada en ce qui concerne le code de navigation aérienne, et nous prévoyons que ce sera prêt vers la fin du printemps de 1984.

Pour ce qui est des autres recommandations concernant la navigation aérienne, nous avons obtenu des ressources pour mettre le service sur pied, et nous demanderons des ressources additionnelles pour terminer l'organisation et la dotation en personnel du service de navigation aérienne.

Le service de la flotte d'Air Canada est presque au point, un certificat d'exploitation ayant été délivré tard l'été dernier; la dotation complète du service est maintenant presque terminée, comme je l'ai dit.

Normes climatiques minimales: nous prévoyons d'avoir, à la fin de mai, une ébauche technique des règlements de l'air sur ce sujet.

Je pourrais continuer encore avec la mise à jour, mais je ne suis pas sûr que le Comité . . .

M. Pepin: Monsieur Bockstael, je suis vraiment heureux que vous ayez posé la question, parce que moi-même et mon ministère tenons vraiment à rassurer les gens quant à l'attention que nous accordons au rapport Dubin et aux autres travaux qui ont déjà été effectués par le ministère. Alors j'ai ici une série de notes. C'est un document de trois pages. Auriez-vous l'obligeance de me demander . . .

M. Bockstael: Oui, je voulais vous demander de le déposer au Comité . . . Ma prochaine question, monsieur le ministre: j'allais vous demander si vous voudriez déposer ce document pour qu'il soit annexé au compte rendu de la réunion d'aujourd'hui.

M. Pepin: Cela me fera plaisir. Malheureusement, il n'a pas encore été traduit.

[*Texte*]

Mr. Bockstael: It has to be in both languages to be accepted.

Mr. Pepin: It has to be in both languages. So we will table it, Mr. Bockstael, when we have it in both.

What do you want to do, Mr. Chairman—send it to you?

The Chairman: To the clerk, please.

Mr. Bockstael: To the clerk.

Mr. Pepin: To the clerk. All right.

The Chairman: Could we have a look at it? Could the clerk have a look at it, Mr. Pepin?

Mr. Pepin: Yes, I can give her this copy on a temporary basis.

The Chairman: Okay, thank you.

Mr. Bockstael: Thank you.

Mr. Chairman, my next question is that in July 1981 we worked together to have the Transportation of Dangerous Goods Act passed in both Houses, and it is awaiting proclamation due to the agreement across the country with all the provinces on regulations. Can you give us an idea...? We have seen certain regulations being gazetted from time to time, but where is this Transportation of Dangerous Goods Act, and when will it have a definite effect on the transportation of dangerous materials in various modes?

Mr. Pepin: Again, this is an immense subject. As you said, you were very helpful in passing this bill through the House and through the committee. Since then work has been going on. Let me admit—and everybody knows that, so that is why it is easy to admit—that the writing of the regulations has been a very, very trying exercise. We are late; I cannot tell you how many months, but we are late. But we are progressing in a diversity of ways. For example, the relationship with the private sector—some of them in the chemicals business, for example, are quite worried about those regulations—is being improved. They are going to have a meeting next month, in the coming days, trying to get everybody on-side on these things.

• 1110

The second point that was the object of worry was the complementarity between these rules and the American rules. The last time I went to the United States I contributed a bit in the strengthening of the relationship in this area. And there is a public hearing in the United States now to try to maximize the complementarity between the Canadian rules and the American rules. So all kinds of progress is being made, but it is painful, it is difficult, because there is a constant conflict between North American rules and international rules; businessmen, being concerned with the short term more than the long term, are inclined to concentrate on the status quo as

[*Traduction*]

M. Bockstael: Nous ne pouvons l'accepter que s'il est rédigé dans les deux langues.

M. Pepin: Il faut que ce soit dans les deux langues. Alors je le déposerai, monsieur Bockstael, quand nous aurons les deux versions.

Comment voulez-vous qu'on procède, monsieur le président? Voulez-vous qu'on vous l'envoie?

Le président: Envoyez-le au greffier, s'il vous plaît.

M. Bockstael: Au greffier.

M. Pepin: Au greffier. Très bien.

Le président: Pourrions-nous y jeter un coup d'oeil? Le greffier pourrait-il le voir, monsieur Pepin?

M. Pepin: Oui, je peux lui remettre cette copie provisoirement.

Le président: Très bien. Merci.

M. Bockstael: Merci.

Monsieur le président, en juin 1981, nous avons travaillé ensemble pour faire adopter dans les deux Chambres la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, et conformément à l'accord intervenu auprès de toutes les provinces du pays concernant les règlements, nous attendons toujours sa proclamation. Pouvez-vous nous donner une idée...? Certains règlements ont déjà été consignés dans la Gazette, mais qu'advient-il de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, quand entrera-t-elle définitivement en vigueur pour régir le transport des marchandises dangereuses selon les divers modes de transport?

M. Pepin: Encore une fois, c'est un sujet très vaste. Comme vous l'avez dit, vous avez aidé énormément à faire adopter le projet de loi à la Chambre et en comité. Depuis, les travaux se poursuivent. Je dois avouer, et tout le monde le sait, c'est pourquoi c'est si facile à avouer, que la rédaction des règlements a été un exercice très fastidieux. Nous sommes en retard; je ne peux pas vous dire de combien de mois, mais nous sommes en retard. Nous avançons toutefois de diverses façons. Par exemple, les rapports avec le secteur privé s'améliorent; on sait que certaines compagnies de produits chimiques, par exemple, s'inquiètent énormément au sujet de ces règlements. Il y aura une réunion le mois prochain, dans les prochains jours, pour voir s'il ne serait pas possible de s'entendre sur ces questions.

Le deuxième point portait sur la complémentarité des règlements canadiens et américains. La dernière fois que je suis allé aux États-Unis, j'ai contribué un peu à l'assainissement des rapports sur ce sujet. Et il y a actuellement des audiences publiques aux États-Unis afin de maximiser la complémentarité entre les règlements canadiens et américains. Alors, on fait des progrès sous plusieurs rapports, mais c'est pénible, c'est difficile, parce qu'il y a toujours un conflit entre les règlements nord-américains et les règlements internationaux; les hommes d'affaires qui s'intéressent davantage au court terme qu'au long terme sont portés à mettre l'accent sur

[Text]

opposed to bringing in some changes that would be in the long term more profitable. All this is to illustrate the difficulties.

With respect to administrative agreements with the provinces, the agreement with Ontario and Alberta are nearly completed, and of course the other agreements with the other provinces will go faster, because of those two having been completed.

On the provincial statutes, five provinces have statutes now, and Manitoba is about to table legislation in the fall. So progress has been made on the number of provinces that have legislation to co-ordinate their efforts with those of the federal government. The inspection staff is being trained; a number of inspectors have been added and are being trained. As I told you, reciprocity with the United States is something that has developed, too.

So in conclusion, though frustrating for everybody, officers as well as the minister, progress is being achieved, and hopefully a harmonious conclusion will be reached in the shortest possible time.

The Chairman: Your final question, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: My final question is rather a large one, also. About a week ago, I guess last week, you announced the ordering of more hopper cars from different industries. You also announced that the CN shops in Transcona would manufacture coal cars. Previous to this you had a commitment of \$331 million to the railway, advance payments in the last fiscal year, to make sure there was railway upgrading. And your proposal on the Crow rate is that the perpetuity of the Crow rate would be maintained in the \$651 million subsidy that will endure and respect the perpetuity.

Now my question is one of concern. Since these moneys have been committed, hopper cars have been ordered and coal cars ordered contingent on the Crow rate legislation amendments coming through. Is there any possibility or risk . . . If they do not want to upgrade the railway, if they do not want the system to be improved, should we not then withdraw the manufacture of these hopper cars and these coal cars and cut back on employment, if that is what the NDP Party wants—that you should not touch the Crow rate and therefore all the benefits that accrue from the Crow rate should be likewise set aside?

Mr. Pepin: This is a question that leads to all kinds of speculation. But you mentioned the interim payments to the railways, and the purchase of hopper cars is part of the total exercise. It is an indication on the part of the government of the urgency of the matter. Presumably the NDP on that subject illustrates the fact that farmers count so much on their government that they will at the end of the day come out and support grain transportation anyway.

What I have been trying to say to people is much more fundamental than that. If we took this ad hoc approach—hopper cars here, a branch line there, a siding here, a tunnel there, and what not—we would not be able to give the railways

[Translation]

le statu quo plutôt qu'à apporter des changements qui, à long terme, seraient plus profitables. Tout cela pour vous dire que c'est difficile.

En ce qui concerne les accords administratifs avec les provinces, c'est presque chose faite avec l'Ontario et l'Alberta, et les accords avec les autres provinces iront évidemment plus vite une fois que ces deux-là auront été conclus.

Au chapitre des lois provinciales, cinq provinces possèdent déjà leur loi, et le Manitoba est sur le point de déposer un projet de loi à l'automne. On a donc fait des progrès quant au nombre de provinces qui ont une loi pour coordonner leurs efforts avec ceux du gouvernement fédéral. Le personnel d'inspection est en train d'être formé; un certain nombre d'inspecteurs se sont joints aux effectifs et sont en formation. Comme je vous l'ai dit, on a fait des progrès du côté de la réciprocité avec les États-Unis.

Alors, en conclusion, bien que ce soit difficile pour tout le monde, aussi bien pour les fonctionnaires que pour le ministre, on fait des progrès et on espère en arriver à une conclusion harmonieuse le plus tôt possible.

Le président: Votre dernière question, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Ma dernière question est plutôt vaste aussi. Il y a environ une semaine, je pense que c'est la semaine dernière, vous avez annoncé la commande d'autres wagons-trémies auprès de différentes industries. Vous avez également annoncé que les ateliers du CN de Transcona fabriqueraient des wagons à charbon. Avant cela, vous vous êtes engagé à verser au cours de la dernière année financière des avances de 331 millions de dollars pour l'amélioration des chemins de fer. Et votre proposition concernant le tarif du Nid-de-Corbeau qui assure le maintien du tarif grâce à la subvention de 651 millions de dollars.

Ma question est la suivante: étant donné que ces fonds ont été engagés, que les wagons-trémies et les wagons à charbon ont été commandés sous réserve de l'adoption des amendements à la Loi sur le tarif du pas du Nid-de-Corbeau, est-il possible que . . . Si on ne veut pas améliorer les chemins de fer, si on ne veut pas améliorer le réseau, ne devrions-nous pas alors retirer nos commandes de wagons-trémies et de wagons à charbon, ne devrions-nous pas diminuer les emplois, si c'est ce que le parti néo-démocrate veut . . . s'il ne veut pas que nous touchions au tarif du Nid-de-Corbeau, ne faudrait-il pas renoncer à toutes les retombées de cette loi?

M. Pepin: C'est une question qui ouvre la porte à toutes sortes de spéculations. Mais vous avez parlé des paiements provisoires aux chemins de fer, et l'achat de wagons-trémies fait partie du projet global. C'est une indication de la grande importance que le gouvernement accorde à cette question. La position des Néo-démocrates là-dessus illustre peut-être le fait que les cultivateurs comptent tellement sur le gouvernement qu'ils finiront par appuyer de toute façon le transport du grain.

Ce que j'ai essayé de dire aux gens est beaucoup plus fondamental. Si nous adoptons une approche ponctuelle, des wagons-trémies ici, une ligne secondaire là, une paroi ici, un tunnel là, et ainsi de suite, nous ne serions pas en mesure de

[Texte]

and other planners and resource development in the west the kind of certainty about the future that they need to have. We would go from one accident to the other. We would simply move in an atmosphere of uncertainty, and the businessmen who are here today, hopefully, will carry this message across. Unless we reform the Crow rate itself, unless the farmer makes a better contribution to the transportation of this good, we will never have the capacity to plan the western economic development in grain and other commodities that the country needs. It is quite obvious to everybody that the NDP on that are taking the short term, the let-us-take-care-of-today approach, and somebody else will take care of the future.

• 1115

Mr. Bockstael: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Before I go to to our next questioner, who is Mr. Forrestall, I have been informed that the translation for this document on the implementation of the Dubin report will be available tomorrow. Therefore, is it agreed that this document be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order, before I start with the minister. I gave notice some time ago, when Air Canada was here, that indeed we were not out witch-hunting in total, that there were a lot of very legitimate questions with respect to the administration of Air Canada that concerned, I am sure, not only myself and my colleagues, but other members as well. At the time I indicated that I had 47 questions. I wonder whether I might have the leave simply to table these, have them included as part of the record without taking the time of the committee to read them. They deal with general matters respecting the administration of Air Canada. When Air Canada returns, perhaps they might be in a position to respond to them. Doing it now will simply give them time to review the questions and prepare responses, the answers to which, I think, will be of some interest.

The Chairman: The request is a bit unusual, but I think there is an element of efficiency to it. Did you want them printed in the proceedings?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that is the only honourable way that I know of transmitting the questions to Air Canada.

The Chairman: As an appendix to the proceedings of this day's meeting.

Mr. Forrestall: Well, as opposed to reading them.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, colleagues.

[Traduction]

donner aux chemins de fer et aux autres planificateurs et projets de développement le genre de confiance en l'avenir dont on a besoin. On passerait d'un accident à l'autre. L'atmosphère serait pleine d'incertitude, et j'espère que les hommes d'affaires qui sont là aujourd'hui véhiculeront ce message. A moins de réformer le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et que les agriculteurs ne contribuent davantage au transport de ce produit, nous n'aurons jamais la capacité de planifier le développement économique de l'Ouest dont le pays a besoin pour ce qui est des céréales et des autres denrées. Il est évident pour tous que le NPD envisage à cet égard une perspective à très court terme, laissant à d'autres le soin de s'occuper de l'avenir.

M. Bockstael: Merci.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Avant de céder la parole à notre prochain intervenant, monsieur Forrestall, je vous dirai et on m'a informé que la traduction de ce document sur la mise en oeuvre du rapport Dubin sera disponible demain. Est-il convenu que ce document soit annexé aux délibérations de ce jour?

Des voix: Oui.

Le président: Merci.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je voudrais d'abord invoquer le Règlement avant de poser des questions au ministre. J'ai dit il y a quelque temps, lorsqu'Air Canada avait comparu ici, qu'en général nous ne faisons pas la chasse aux sorcières, et qu'il se posait des questions très légitimes quant à l'administration d'Air Canada, questions qui préoccupaient non seulement mes collègues et moi-même mais d'autres députés aussi. J'avais dit alors que j'avais 47 questions. Ne pourrais-je pas simplement les déposer, pour qu'elles fassent partie du compte rendu, et j'évitais ainsi de prendre le temps du Comité en les lisant. Elles traitent en général de questions concernant l'administration d'Air Canada. Lorsque cette société comparaitra à nouveau, elle sera peut-être en mesure d'y répondre. En posant ces questions maintenant, nous donnons à Air Canada la possibilité de se préparer à nous donner des réponses qui seront sûrement intéressantes.

Le président: Cette demande est assez inhabituelle, mais elle me paraît en effet efficace. Voudriez-vous que ces questions soient imprimées dans les procès-verbaux?

M. Forrestall: Monsieur le président, c'est la seule façon honorable que je sache de transmettre des questions à Air Canada.

Le président: Comme annexe aux délibérations de la séance de ce jour.

M. Forrestall: Oui, plutôt que de les lire.

Des voix: D'accord.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président, je remercie aussi mes collègues.

[Text]

I would like to join with Mr. Nowlan in expressing appreciation to the minister for his lengthy reply to a series of concerns that some of us in eastern Canada have with respect to marine services, user-pay chargers and so on and so forth. I appreciate it very much; it is very helpful. Interestingly enough, Mr. Chairman, it comes at exactly the same time as a report in the *Globe and Mail* dealing with an as yet unpublished report commissioned by the Government of Nova Scotia into the future of the Port of Halifax.

In part, Mr. Chairman, the report charges that CN in fact considers Halifax nothing more than an irksome appendage to its system. The report quite clearly suggests that for all intents and purposes . . . Canadian National's intents and purposes—Canada begins in Montreal and ends in Vancouver. They lay a number of charges, the most serious of which relates to the brief supplementary question I asked to the line of questioning started by Mr. Deniger. I would ask the minister, because the charge is a very serious one, what can he in fact tell us about the charges of kickbacks or rebates to your Canadian Cast, I suppose, or Cast-Canada, whichever one of them is most appropriate involved, to stimulate the flow of U.S. traffic through the Port of Montreal at the expense of other ports in Canada?

Mr. Pepin: I am sorry, Mr. Forrestall, but my contribution on that would not be useful, because it would stem from nowhere. This is an association between CN and Cast. I tried to answer a number of questions, such as whether or not they are abusing the monopoly they have on the line to Halifax.

• 1120

I gave you on page 2 a number of rates. I could have given you others, but of course this is a subject that CN is not particularly keen to expose to the public, since rates do change from one to another and have to be explained. So I gave you a number of cases by way of illustration.

The one I find most convincing is that at the bottom of the page, where the Consumer Price Index for the period 1971 to 1982 has been 262%, and the rates from Halifax to Montreal for containers, 276%; Halifax to Toronto, 268%; and Montreal to Toronto, 344%.

Mr. Forrestall: The difficulty with evidence such as this, minister, is that it relates to absolutely nothing. 1,000% of nothing is still nothing. The fact of the matter is that CN has pushed to the very extremities of that ballpark, the cost of moving containers through Halifax. There is no question: they tripled their cost. It is not what it relates to. Good Lord! A 344% increase, relative to the Consumer Price Index between Toronto and Montreal; 262% in Halifax! What are the dollars and cents that are involved? You can move from 1 to 3 and have a 300% increase, or you can move from 30 to 52 and have a significantly smaller, relative, increase—yet price yourself out of business. Whether we accept it or not, the reality that you must deal with may not always be the factual situation. As

[Translation]

Je voudrais me joindre à M. Nowlan pour dire au ministre combien j'apprécie ses réponses exhaustives à une série de questions que certains d'entre nous de l'est du Canada se posent à propos des services maritimes, des frais d'utilisation et ainsi de suite. Je le remercie beaucoup, tout cela a été très utile. Il est intéressant de souligner, monsieur le président, que cela se situe exactement en même temps qu'un article du *«Globe and Mail»* traitant d'un rapport qui n'a pas encore été publié et qui a été élaboré sous les auspices du gouvernement de la Nouvelle-Écosse; il traite de l'avenir de Halifax.

Entre autres choses, monsieur le président, l'article accuse le CN de ne considérer Halifax que comme un appendice gênant à son réseau. L'article indique très clairement qu'à toutes fins utiles—les fins du Canadien National—le Canada commence à Montréal et se termine à Vancouver. Le journaliste porte un certain nombre d'accusations, la plus grave étant liée à la brève question supplémentaire que j'ai posée à la suite des interventions de M. Deniger. Je voudrais demander au ministre, parce que cette accusation est très grave, ce qu'il pourrait nous dire des ristournes accordées à la Société Cast-Canadienne ou Cast-Canada, selon l'appellation qui lui paraîtrait la plus appropriée, pour stimuler le mouvement du trafic américain traversant le port de Montréal aux dépens des autres ports du Canada?

M. Pepin: Je suis désolé, monsieur Forrestall, mais ce que je vous dirais à ce sujet ne serait pas utile, puisque je n'en sais pratiquement rien. Il s'agit d'une association entre le CN et Cast. J'ai essayé de répondre à un certain nombre de questions, à savoir par exemple si ces sociétés abusent de leur monopole sur les lignes allant jusqu'à Halifax.

À la page 2, je vous ai donné un certain nombre de tarifs. J'aurais pu vous en donner d'autres, mais évidemment, le CN n'est pas très intéressé à rendre ces questions publiques, étant donné que ces tarifs varient et qu'il faut expliquer pourquoi. Je vous ai donc donné un certain nombre de cas en guise d'exemple.

La première chose qui me paraît la plus convaincante, c'est qu'au bas de la page, alors que l'indice des prix à la consommation entre 1971 et 1982 était de 262 p. 100, les tarifs des conteneurs entre Halifax et Montréal se situaient à 276 p. 100, à 268 p. 100 entre Halifax et Toronto et à 344 p. 100 entre Montréal et Toronto.

M. Forrestall: La difficulté avec de tels exemples, monsieur le ministre, c'est qu'ils ne se rapportent à absolument rien. Prendre 1,000 p. 100 de rien donne un résultat nul. Le fait est que le CN a poussé jusqu'aux extrêmes le coût du transport des conteneurs par Halifax. Il est évident qu'il a triplé les coûts qui sont sans rapport avec le service rendu. C'est incroyable! Une augmentation de 344 p. 100 par rapport à l'indice des prix à la consommation entre Toronto et Montréal et de 262 p. 100 à Halifax. À quelles dépenses faut-il les attribuer? On peut passer de 1 à 3 et avoir une augmentation de 300 p. 100, ou de 30 à 52, avec une augmentation relative beaucoup plus petite, mais avec ce prix, la concurrence n'est pas en votre faveur et vous ne pouvez plus rester sur le marché. Que nous le voulions

[Texte]

long as you continue to bury and hide—or CN does . . . the figures mean absolutely nothing. Absolutely nothing. You are not going to solve the fundamental problem you have and that is a growing massive distrust of not only the federal government, but of Canadian National, of Cast—of all this total, complete mess that we have ourselves in. And it is an absolute mess.

Until we deal with it openly and frankly, what we are living with—and I repeat it—is the reality suggested by a report such as Mr. White's. That is what people will believe. That causes mistrust. What else can you believe when you do not have relative answers—answers which are meaningful and understandable.

Mr. Pepin: The attempt of this letter is really to give background and to raise the questions that have been raised and place them in context. Now anyway, with respect to rate, we try to demonstrate, and we say that Halifax has the cheapest rate level.

Then in the rest—just to give the rest of the public a view of the letter which, presumably, you will give the press, will you not, Mr. Forrestall, or do you want me to do it?—I try to reason the ownership question. There are some people saying that the fact the CN will own Cast will be, by itself, an impediment for them to prefer the Montreal area. But I indicate that there are other factors than ownership, location, traffic, and so on. I indicate, also, that if one thinks in terms of ownership, CN has some pretty interesting investment in the Port of Halifax by way of Halterm, by way of shipyards, by way of heliport and so on.

• 1125

I go on trying to background this question for people who have not been introduced to it yet. In the second part of the letter, I study the cost recovery from marine service, which was one of the arguments that had been raised. If only the federal government were cost recovering the services it renders on the St. Lawrence, the Port of Halifax would fare much better, and I try to answer that in a diversity of ways.

First of all, there is the difficulty of separating commercial activities from flooding—recreational activities, fishing and so on and so forth. Then, what I think is basic is that container-ships are usually equipped with a lot of ice capacity and they do not take a lot of dredging. Consequently, charging them for that would not change the comparative situation very much of all the ports with respect to Montreal. I go on making all the arguments to show cost recovery. It is amusing that a member of Parliament asks for cost recovery—it has not happened for a century or two—for it would not, by itself, help the port.

The third point I make is with respect to investment; I demonstrate that the investments the Canadian government has made in the Port of Halifax are substantial. In terms of investment, they are government investments, and the investments made in the Port of Montreal were mostly from the revenues of the Port of Montreal.

[Traduction]

ou non, vous devez faire face à une réalité qui ne correspond pas toujours aux faits. Pour autant que vous continuiez—ou que le CN continue—à faire l'autruche, les chiffres ne veulent absolument rien dire. Rien du tout. Vous n'allez pas résoudre le problème fondamental qui se pose et je veux parler d'une méfiance croissante non seulement envers le gouvernement fédéral mais aussi envers le Canadien National, Cast, à cause du gâchis incroyable dans lequel nous nous trouvons.

Tant que nous n'en aurons pas discuté franchement, nous devons nous contenter de la réalité que présente par exemple M. White. C'est ce que les gens croiront. Il en découlera une méfiance certaine. À quoi d'autre faut-il croire lorsqu'il n'existe pas de réponses relatives, de réponses qui aient un sens et qu'il est possible de comprendre.

M. Pepin: Cette lettre a pour objet d'essayer de présenter les antécédents, et de soulever les questions qui ont été posées pour les replacer dans leur contexte. Quoi qu'il en soit, à propos des tarifs, nous essayons de démontrer, et nous disons que Halifax a le niveau de tarif le moins élevé.

Quant au reste—pour présenter au reste du public un aperçu de la lettre que vous donnerez sans doute à la presse, monsieur Forrestall, à moins que vous préféreriez que je m'en charge—j'essaie de voir la question du droit de propriété. Pour certains, le simple fait que le CN sera propriétaire de Cast ne l'incitera pas à préférer la région de Montréal. Mais d'autres facteurs interviennent, l'emplacement, le volume du trafic et ainsi de suite. De plus, à propos de questions de propriété, le CN a des investissements très intéressants dans le port de Halifax, grâce à Halterm, à des chantiers navals, à l'héliport, et ainsi de suite.

J'essaie ensuite de situer les antécédents de cette question pour ceux qui ne la connaissent pas encore. Dans la seconde partie de la lettre, j'étudie le recouvrement du coût pour le service maritime, puisque c'était l'une des questions qui avaient été posées. Si seulement le gouvernement fédéral recouvrait le coût des services qu'il assure sur le Saint-Laurent, le port de Halifax s'en porterait beaucoup mieux, et j'essaie de l'expliquer de diverses façons.

Tout d'abord, il est difficile de séparer les activités commerciales des activités récréatives, de la pêche et ainsi de suite. Ensuite, ce qui me paraît fondamental, c'est que les porte-conteneurs sont en général équipés de vastes installations réfrigérantes, et qu'ils n'exigent pas beaucoup de dragage. Par conséquent, leur imposer des coûts pour cela ne changerait pas beaucoup la situation de tous les ports par rapport à celui de Montréal. J'ajoute aussi tous les arguments prouvant qu'il y a un recouvrement des coûts, et il est amusant qu'un député le demande—cela ne s'est pas produit depuis un siècle ou deux—et de toute façon en soi cela n'aiderait pas le port.

Le troisième point que je présente concerne l'investissement; je démontre que les investissements du gouvernement du Canada dans le port de Halifax sont substantiels. Il s'agit d'investissements de l'État, et ceux qui sont faits dans le port de Montréal provenaient des recettes de ce port.

[Text]

Anyway, in order to answer your questions adequately, we would have had to write a book. So this is a background note, or a reflective note, for people who want to look, with you, at the question of the relationship between the future of the Port of Halifax and the relationship between CN and Cast.

Mr. Forrestall: It is an effort and it is a good effort. I appreciate this, but it is a pretty shallow reflection.

Mr. Pepin: Mr. Chairman, it could be the base for a more pointed question.

Mr. Forrestall: It could be. For example, what consideration have you given to allowing Canadian Pacific rail rights into the Port of Halifax so that we do not have this conflict of interest? CN has invested in Halterm. It is serving another container pier as well, a competitive container pier. It has its money invested in Halterm. Whether it is operating with absolute fairness or not is not really the question. The perception is there, and we have done nothing to change it. Indeed, so serious is it that it has caused a fairly distinguished and knowledgeable port authority in Halifax, Mr. John Bryce, to write a scathing report. That is a damning report, and will injure the Port of Halifax. It may be true, and if it is it scares me. It should, as well, alarm and scare you.

Canadian National has investment in Halifax Industries Limited, in the shipyards, and HIL is bankrupt or about to go into bankruptcy. That is a great position for Canadian National to be in. Moving into Cast was a damnable thing to do. It left no money in Canada; it provided very, very few Canadian jobs; it exported our money, the earnings from which were left offshore with no taxes on it. If CN were going to go into Cast they should have bought it out 100% and gone into it barefaced and open. Then fine, but it did not do that. It did not do it because I do not think it got adequate direction from some government. It sure did not get it from the CTC.

Let me come back to CP, because if Canadian Pacific were operating out of the Port of Halifax, the conflict that gives rise to so much of this understanding might be eased. How does the minister react to that as a suggestion, just a principal suggestion of the Bryce report?

Mr. Pepin: I have not given days of thought on the subject, but I would have thought that the parity that exists between the Port of St. John and the Port of Halifax is, by itself, a regulatory mechanism on the rates that are charged at Halifax. Are not they? I thought this was one of the original regulators on the rates. Anyway, I am not at all indifferent, as I think I have proved by the letter I wrote to you, to the case you are making. I know there is nothing more difficult to counter than perceptions people have.

[Translation]

Quoi qu'il en soit, pour bien répondre à vos questions il faudrait écrire tout un livre. Il s'agit donc d'une note de base ou de réflexion à l'intention de ceux qui, comme vous, voudraient examiner les relations entre l'avenir du port de Halifax et les relations entre le CN et Cast.

M. Forrestall: C'est là un effort méritoire, mais la réflexion n'est pas vraiment approfondie.

M. Pepin: Monsieur le président, cela pourrait servir de base à une question plus pertinente.

M. Forrestall: En effet. Par exemple, avez-vous envisagé d'accorder certains droits ferroviaires au Canadien Pacifique dans le port de Halifax afin d'éviter ce conflit d'intérêts? Le CN a investi dans *Halterm*. Il dessert aussi un autre embarcadere, qui représente une concurrence. Il a investi dans *Halterm*. Que ses activités soient tout à fait loyales ou non, là n'est pas vraiment la question. Mais nous pensons n'avoir rien fait pour changer cela. En fait, la situation est si grave qu'un éminent spécialiste des ports de Halifax, M. John Bryce, a écrit un rapport cinglant qui portera préjudice au port de Halifax. Il y dit peut-être la vérité, et dans ce cas j'en serais très inquiet. Ce rapport devrait aussi vous alarmer.

Le Canadien National a investi dans *Halifax Industries Limited*, dans les chantiers navals, et HIL a fait faillite ou est au bord de la faillite. Le Canadien National se trouve donc dans une situation peu avantageuse. Avoir des intérêts dans Cast était aussi une erreur considérable. Cette société sortait tout son argent du Canada et elle n'assurait que très peu d'emplois à des Canadiens; tout notre argent était exporté, je parle des recettes sur lesquelles aucun impôt n'était levé. Si le CN devait avoir des intérêts dans Cast, il aurait dû l'acheter entièrement, sans agir de façon détournée. Mais ce n'est pas ainsi que les choses se sont passées et c'est parce que le gouvernement ne lui a donné aucune directive valable, et la CCT n'a rien fait à cet égard.

Je voudrais revenir au CP, car si le Canadien Pacifique exploitait les sorties du port de Halifax, le conflit qui suscite tant de difficultés pourrait être atténué. Comment le ministre réagit-il à cette suggestion, qui est d'ailleurs la principale du rapport Bryce?

M. Pepin: Je n'ai pas réfléchi très longtemps à la question, mais j'aurais pensé que la parité qui existe entre le port de Saint-Jean et le port de Halifax constitue en soi un mécanisme qui réglemente les tarifs imposés à Halifax. N'est-ce pas? J'ai pensé que c'était l'un des premiers régulateurs des tarifs. Quoi qu'il en soit, et la lettre que je vous ai écrite le prouve bien, je ne suis pas du tout indifférent aux questions que vous êtes en train de poser. Je sais qu'il n'y a rien de plus difficile à modifier que les impressions que peuvent avoir certaines personnes.

• 1130

I agree with you that some of the people of Halifax—I do not know what percentage—have developed the perception that what is done for the Port of Montreal is of disadvantage to them. I suggest it is not. I suggest that if CN does not go

Je conviens avec vous que certaines personnes à Halifax—je n'en connais pas le nombre—s'imaginent lésées par ce qui est fait pour le Port de Montréal. Ce n'est pas le cas. Je vous dirai que si le CN ne procède pas à une intégration verticale dans la

[Texte]

into vertical integration in the Montreal area, it will damage CN in the Montreal area and it will not help Halifax at all.

Mr. Forrestall: I am not arguing that.

Mr. Pepin: You are not arguing that. So it is a start.

Mr. Forrestall: Well, the Port of Halifax, and to a certain degree the Port of Saint John, are very, very disturbed.

Mr. Pepin: To pursue that a bit, I thought, reading the press, this was one of the ideas accepted in the Halifax area, that whatever happens favourably to the Port of Montreal is detrimental to their interests. If we could counter that—and you seem to agree—it would be a very good start. Simple geography helps us to understand that the Port of Montreal is there, it is in the continent; it draws merchantise traffic from the west, from the United States, and what not. The Port of Halifax is more of an east coast port. It draws the traffic that goes to New York and stops in Halifax. It brings traffic from Nova Scotia, the Maritimes area. So the missions, to speak like Mr. Deniger, of the two ports are singularly different, just on the face of it, just looking at the map.

The Chairman: Okay, I am going to have to terminate that discussion and move on to Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Minister, I would like to follow up on Mr. Benjamin's question re Air Canada officials going to the United States for a medical. CNR runs first-class clinics in Montreal, Toronto, and other terminals in Canada, and at one time Air Canada was an arm of CNR. Can you tell me why Air Canada officials were not told to appear before the CNR clinic in Montreal? If a CNR employee is going to be pulled out of service for health reasons, the medical clinic officials of the CNR clinic in Montreal or Toronto have the final decision if the employee is going to work for the CNR again or be forced to retire. If that is good enough for the employees, why is it not good enough for the officials of Air Canada to go to the CNR clinic, which is also government operated?

Mr. Pepin: Mr. Turner, I am sorry, I do not know about the capacity of the CN clinic in Montreal or Toronto. Either you accept it or you do not accept it. The postulate of Air Canada is that the total analysis of the body, from the small toes to the hair, as I said a moment ago, is not, according to Air Canada, a facility that is prominent in the Canadian medical field. There may be some good ones elsewhere, but rightly or wrongly, Air Canada thought they should acquire that capacity themselves, because they care about the health of their employees. They said the best of those facilities was at Scripts, in the United States. They went there by way of testing that facility, to reproduce it, *mutatis mutandis*, in Canada. So that is what they did.

If there is a facility at CN, I will ask Air Canada why did you not use the facility at CN. But on the face of it—and I am sure you sympathize with the minister on that subject—I cannot, because it is physically impossible and I think adminis-

[Traduction]

région de Montréal, il irait contre ses intérêts dans cette région, et cela ne ferait rien pour aider Halifax.

M. Forrestall: Je n'en disconviens pas.

M. Pepin: Très bien, c'est un début.

M. Forrestall: Le port de Halifax et dans une certaine mesure celui de Saint-Jean sont extrêmement inquiets.

M. Pepin: Poursuivons; en lisant les journaux j'ai pensé que l'une des idées reçue dans la région de Halifax était que tout ce qui se fait en faveur du port de Montréal va à l'encontre des intérêts de Halifax. Ce serait un très bon début, et vous semblez en convenir, que de modifier cette idée. De simples considérations géographiques nous aident à comprendre que le port de Montréal est ici, qu'il fait partie du continent; il attire des mouvements de marchandises de l'Ouest, des États-Unis par exemple. Le port de Halifax est davantage un port de la côte Est. Il s'y rend des navires qui vont à New York et qui s'arrêtent à Halifax. Il reçoit des navires provenant de la Nouvelle-Écosse, de la région des Maritimes. Par conséquent, pour parler comme M. Deniger, les missions des deux ports sont très différentes, et il n'y qu'à examiner une carte pour s'en rendre compte.

Le président: Très bien, je vais devoir terminer cette discussion et céder la parole à M. Turner.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur le ministre, je voudrais reprendre une des questions de M. Benjamin concernant les fonctionnaires d'Air Canada se rendant aux États-Unis pour un examen médical. Le CN a d'excellentes cliniques à Montréal, à Toronto, ainsi que dans d'autres terminaux au Canada, et autrefois Air Canada était l'une des composantes de cette compagnie. Pourriez-vous me dire pourquoi on n'a pas demandé aux fonctionnaires d'Air Canada de se présenter à Montréal à une clinique du CN? Si un employé de cette compagnie doit quitter son travail pour des raisons médicales, la décision finale quant à son retour au travail ou quant à sa retraite obligatoire revient aux fonctionnaires de la clinique médicale du CN à Montréal ou à Toronto. Si cette procédure est valable pour ces employés, pourquoi les fonctionnaires d'Air Canada ne pourraient-ils pas se rendre à la clinique du CN qui est aussi gérée par le gouvernement?

M. Pepin: Monsieur Turner, je suis désolé, mais j'ignore quelles sont les compétences de la clinique du CN à Montréal ou à Toronto. On peut accepter ou rejeter cela. Air Canada estime que pour ce qui est des moindres détails du corps humain la médecine au Canada n'offre pas les meilleurs services. Il peut y en avoir de bons ailleurs, mais à juste titre ou non, Air Canada a pensé devoir acquérir un tel service par ses propres soins, par ce que cette société se préoccupe de la santé de ses employés. Elle a dit que le meilleur service était offert par Scripts aux États-Unis. Elle s'y est donc adressée pour reproduire ces services *mutatis mutandis* au Canada. C'est donc ce qui a été fait.

S'il existe un service au CN, je demanderais à Air Canada pourquoi il ne l'a pas utilisé. Mais vous comprendrez sans doute que je ne peux pas gérer les activités quotidiennes d'une société de la Couronne, ce qui serait matériellement impossi-

[Text]

tratively undesirable, run the day-to-day activities of a Crown corporation. That is why we have boards; this is a subject the board can judge.

• 1135

Mr. Turner: Maybe you should have that power. You might do a far better job than they are doing right now.

Mr. Pepin: I am quite sure that after all that was said about the Scripts affair, the board will most certainly think about it. They have written to me to tell me their reasons, and that will become a public document. Next time around they will probably be more careful, because the members of Parliament will have done their work, which is to question some of the decisions made by these Crown corporations.

Mr. Turner: Thank you, sir.

Many, many years ago the Michigan Central Railway, now the Chesapeake and Ohio, Pierre Marquette, now the Norfolk and Western, and the Wabash, now the Norfolk and Western, were created because of the shorter distance between Detroit and Windsor to Fort Erie and Niagara Falls. They had Canadian divisions. They had Canadian union brotherhoods. In other words, the employees were separate from the American railroads, but they did pay into American railroad retirement. They also paid into the American railroad unemployment insurance act. They were also paid the American rates of pay.

Now a situation has come to light which could have an adverse effect on the active and retired railroad employees of the United States railway operating in Canada and this would include a number of residents of St. Thomas, Windsor, Buffalo, Niagara Falls, and Fort Erie. The United States Railroad Retirement Board, the body that administers the pensions and unemployment plans for employees of the United States railroads, has announced that service performed by Canadians in permanent residence in Canada is no longer eligible under the railroad retirement act, which is in the United States, and the United States railroad unemployment act.

Now, the employees, the widows, many people whose husbands worked on the American railroads in Canada for many, many years would like to know what is going to happen to their pensions. And the employees that are now employed by Conrail are saying: What is going to happen to my pension when the CNR is proposing to purchase Conrail? What happens to their seniority rights, to their pension rights, their unemployment insurance, you name it? You have a lot of employees up in arms at what is going on. Nobody has any answers in the United States or Canada and it is a serious situation, because everybody is asking questions and getting no answers.

Mr. Pepin: I have not got the answer either, but I am going to clip your contribution and request that CP and CN give you an answer on that subject. I was just given a note that CP and

[Translation]

ble, et administrativement peu souhaitable. Voilà pourquoi nous avons des commissions; la commission peut trancher dans un cas semblable.

M. Turner: Vous devriez peut-être disposer de ce pouvoir, et vous feriez un bien meilleur travail que celui qu'elles accomplissent maintenant.

M. Pepin: Je suis convaincu qu'après tout ce qui a été dit au sujet de l'affaire Scripts la commission y réfléchira sûrement. On m'a donné par écrit toutes les raisons, qui feront partie d'un document public. La prochaine fois, ils seront sans doute plus prudents, parce que les députés auront fait leur travail, qui est de mettre en question les décisions prises par ces sociétés de la Couronne.

M. Turner: Merci, monsieur.

Il y a bien des années la *Michigan Central Railway*—actuellement *Chesapeake and Ohio*—Pierre Marquette, actuellement *Norfolk and Western*, et *Wabash*, actuellement *Norfolk and Western*, ont été créées en raison de la distance réduite entre Detroit et Windsor et Fort Erie et Niagara Falls. Ces compagnies avaient des divisions canadiennes et des liens avec les syndicats canadiens. En d'autres termes, les employés étaient séparés des chemins de fer américains mais ils cotisaient à une caisse de retraite des chemins de fer américains. Ils contribuaient aussi à l'assurance-chômage des chemins de fer américains. Ils étaient aussi rémunérés selon les taux américains.

Dans la situation actuelle, des difficultés pourraient se poser pour les employés, les chemins de fer américains exploités au Canada, de même que pour les retraités, et il s'agirait d'un certain nombre d'habitants de St. Thomas, Windsor, Buffalo, Niagara Falls, et Fort Erie. L'organisme américain qui se charge des pensions de retraite des employés des chemins de fer et qui gère les régimes de pensions et de chômage des cheminots aux États-Unis a annoncé que le service effectué par des Canadiens qui résident au Canada de façon permanente n'est plus admissible aux termes des dispositions des lois américaines sur la retraite et sur le chômage des employés des chemins de fer.

Maintenant, les employés, les veuves et beaucoup de femmes dont le mari travaillait au Canada pour les chemins de fer américains pendant de très nombreuses années voudraient savoir ce qu'il adviendra de leur pension. Les employés qui travaillent maintenant pour *Conrail* se demandent ce qu'il adviendra de leur pension une fois que le CN achètera *Conrail*; ils se demandent ce que deviendront leurs droits d'ancienneté, leurs droits en matière de pension, d'assurance-chômage et ainsi de suite. Beaucoup d'employés sont extrêmement mécontents de la situation actuelle. Personne n'a de réponse pas plus aux États-Unis qu'au Canada; or c'est une situation grave parce que tout le monde pose des questions sans obtenir de réponse.

M. Pepin: Je n'ai pas de réponse non plus, mais je vais faire part de votre question au CP ainsi qu'au CN afin qu'ils vous répondent à ce sujet. On m'a fait savoir que ces deux compa-

[Texte]

CN have placed significant sums of money aside to compensate for their U.S. employees. So that is the answer I have for today. I am sorry, I am not knowledgeable on this.

Mr. Mulder has something to add.

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, my information is that the CTC is still looking at the proposal as to whether or not CN-CP should take over that line, and presumably one of the conditions they will look at is what should be done with the employees and the associated conditions. So presumably we should await a ruling from the CTC on that matter.

Mr. Turner: Another thing I would like to know, sir, is: When the CNR was created many many years ago, the various bankrupt railways in Canada, the Canadian Northern and Grand Trunk, they were amalgamated to create the CNR. The seniority lists of the workers were created by dovetailing a Canadian Northern employee in between two Grand Trunk. And that is the way it was set up. At that time some jobs on the Canadian Northern were what they called protected jobs. In other words, the engineer, the fireman, the conductor, and brakeman and the baggageman were on that job until such time as they retired or they passed away. Then that job automatically went into the CNR system. Now, these are questions I am being questioned on every weekend when I return to my riding. They would like to know the answers as fast as possible so we can take the heat off everybody.

• 1140

Mr. Pepin: Okay. We will try to give you the answers as good as possible, as fast as possible.

Mr. Turner: Thank you very much, sir.

The Chairman: Mr. Minister, if I might come in there. I have been asking similar questions too, with regard to that proposed takeover. I would appreciate having some answers too, because I know the Canadian employees of Conrail are indeed very concerned, as Mr. Turner says, and they have a great deal to lose if their seniority and their pensions are not protected.

Mr. Pepin: We will try to develop an answer on that. Conrail is the Canadian operation of a U.S. firm. I know that in the U.S. when a takeover is made of a company, the company who acquires the takeover has the responsibility for making adequate the pension plan of that company. So, we will try to give you the best answer as fast as we can, on the Conrail particularly.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Now, that completes the first round of questioning, and I want to explain to members who are here what my instructions are from the Subcommittee on Procedure and Agenda with regard to questioning so that nobody will be under any illusions. My instructions are that if a member who is not a member of the committee comes in at the beginning of the meeting, he will be heard at the end of the first round.

[Traduction]

gnies avaient mis beaucoup d'argent de côté pour indemniser leurs employés des États-Unis. Voilà donc tout ce que je puis vous dire aujourd'hui. Je suis désolé, je ne connais pas très bien cette question.

M. Mulder voudrait ajouter autre chose.

Le président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Monsieur le président, je crois savoir que la Commission canadienne des transports examine encore cette proposition, à savoir si le CN ou le CP devrait prendre cette ligne, et l'une des conditions qu'elle examinera sera de déterminer ce que deviendront les employés et leurs différents régimes. Il faudra donc attendre une décision de la CCT à ce sujet.

M. Turner: Je voudrais aussi savoir ceci, monsieur: le CN a été créé il y a bien des années après la fusion de plusieurs compagnies de chemins de fer en faillite, la *Canadian Northern* et *Grand Trunk*. On avait créé une liste d'ancienneté des employés en inscrivant un employé du *Canadian Northern* entre deux employés de *Grand Trunk*. Voilà comment la liste a été établie. A cette époque certains emplois du *Canadian Northern* étaient qualifiés d'emplois protégés. En d'autres termes, le mécanicien, le pompier, le chef de train, le garde-frein et le préposé aux bagages gardaient leur emploi jusqu'à la retraite ou jusqu'à leur décès. Ensuite, leur emploi est automatiquement passé au réseau du CN. On me pose ces questions toutes les fins de semaines lorsque je retourne dans ma circonscription. Les gens voudraient avoir des réponses le plus tôt possible, et nous voudrions vraiment les rassurer.

M. Pepin: Très bien. Nous allons essayer de vous répondre le mieux et le plus rapidement possible.

M. Turner: Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Monsieur le ministre, permettez-moi d'intervenir. J'ai posé des questions semblables à propos de ce projet de contrôle. J'aimerais avoir quelques réponses aussi, parce que je sais que les employés canadiens de *Conrail* sont vraiment très préoccupés, comme le dit M. Turner, et qu'ils ont beaucoup à perdre si leur ancienneté et leur pension ne sont pas protégées.

M. Pepin: Je vais essayer de vous répondre là-dessus. *Conrail* représente les activités canadiennes d'une firme américaine. Je sais qu'aux États-Unis, lorsqu'une compagnie en achète une autre, elle est responsable de ses régimes de pensions qu'elle doit mener à bien. Par conséquent, nous essaierons de vous donner la meilleure réponse le plus tôt possible en particulier à propos de *Conrail*.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Cela termine le premier tour des questions, et je voudrais expliquer aux membres du Comité les instructions du Sous-comité du programme et de la procédure à propos des questions, afin que personne ne se fasse d'illusions. On m'a dit que lorsqu'un député qui n'est pas membre du Comité se présente au début de la séance, il peut se faire entendre à la fin du premier tour. Les membres du Comité qui ne sont pas présents

[Text]

Members who are not here for most of the meeting will be heard after the second round. So, following those instructions, I would go to Mr. Mayer now, followed by two members of the committee who want to be on the second round, Mr. Nowlan and Mr. Deniger, and then we would hear from Messrs. McCain, Baker, and Bradley.

Mr. Mayer.

An hon. Member: How about McKnight?

Mr. Mayer: Thank you very much . . .

The Chairman: I am sorry; McKnight, not Bradley. I am sorry. I am sorry about that, Mr. McKnight.

Mr. Mayer: He could have been mistaken for worse people.

Thank you very much, Mr. Chairman. I have two areas I would like to pursue, I think fairly briefly, with the minister. The first one has to do with the situation of the permits at the Brandon airport.

There was an announcement on May 16 that the government intended to spend \$6 million to improve the main runway there, and I think the press release read "restored and extended", so that you could handle 767s. I have two areas of concern there. If the government is going to spend some money on that, and I think it is justified that the government spend some money on the Brandon airport, I would like the minister to consider expanding them so they can handle 707s as well as the 767s that PWA now has in its fleet. The reason for the 707s is that the German army trains at Shilo, very close to Brandon, and they currently cannot land there. Just this past week, there was an agreement signed to extend the lease on the area at Brandon so that the base has guaranteed its ability to maintain itself there for . . . I think it will be extended for several 10-year periods. So I wonder if the government would consider making the runway of sufficient length to handle larger aircraft than the 767.

The second area of concern is that we desperately need some instrument landing systems at Brandon. I have been at Brandon when PWA has had to overfly because of fog and because of weather conditions that really were not that severe, and I would hope that the department would consider putting some ILS in there at the earliest possible time.

Mr. Pepin: At my level, the lower one, what is happening at Brandon is on course, because there was an experimental period of two years, if I remember well, for the line between Calgary- -Brandon-Toronto. The necessary adjustments to the airports were delayed in order to give the world the opportunity to find out if the trial was a successful one. It is a successful one; so we are moving now to make the adjustments necessary. I do not know if the 707s are being taken into consideration. I will ask Mr. Sinclair if he knows, and if he does not know, would he kindly take that into consideration.

[Translation]

pendant la plus grande partie de la séance pourront se faire entendre après le second tour. Compte tenu de ces instructions, je vais maintenant passer la parole à M. Mayer puis à deux membres du Comité qui souhaitent intervenir au second tour, MM. Nowlan et Deniger, et ensuite nous entendrons MM. McCain, Baker et Bradley.

Monsieur Mayer.

Une voix: Et M. McKnight?

M. Mayer: Merci beaucoup . . .

Le président: Je suis désolé, c'est bien M. McKnight et non pas M. Bradley. Je vous présente mes excuses, monsieur McKnight.

M. Mayer: Il aurait pu se trouver en plus mauvaise compagnie.

Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais examiner deux domaines, brièvement, avec le ministre. Le premier concerne la situation des permis à l'aéroport de Brandon.

Le 16 mai, le gouvernement a annoncé son intention de dépenser 6 millions de dollars pour améliorer la piste principale de cet aéroport, et le communiqué de presse indiquait des travaux de réparation et d'agrandissement, afin de pouvoir desservir des *Boeing 767*. J'aurais à ce sujet deux préoccupations. Si le gouvernement va consacrer certaines sommes à ces travaux, il me paraît justifié que l'on fasse des dépenses pour l'aéroport de Brandon, j'aimerais que le ministre envisage la possibilité d'étendre ces pistes afin qu'elles puissent accueillir les *Boeing 707* aussi bien que les 767 qui sont actuellement dans la flotte de la PWA. En effet, l'armée allemande effectue des exercices d'entraînement à Shilo, tout près de Brandon: or elle ne peut pas atterrir dans cet aéroport. La semaine dernière l'accord a été signé en vue de prolonger la durée du bail afférent au terrain à Brandon, afin que la base soit certaine de pouvoir y rester pendant . . . Je crois que le bail a été prolongé de plusieurs dizaines d'années. Le gouvernement pourrait-il envisager de rendre la piste suffisamment longue pour accueillir des appareils plus gros que les 767?

Par ailleurs, Brandon a désespérément besoin de systèmes d'atterrissage aux instruments. J'étais dans cette localité et des appareils de la PWA n'ont pu atterrir à cause du brouillard et de conditions météorologiques qui n'étaient vraiment pas très graves: j'espère donc que le ministère envisagera le plus tôt possible de doter l'aéroport de tels systèmes.

M. Pepin: À mon niveau, le plus bas, ce qui se passe à Brandon est dû à cette période expérimentale de deux ans qui avait été choisie, sauf erreur, pour la ligne entre Calgary, Brandon et Toronto. Les rajustements nécessaires pour les aéroports avaient été laissés en attente afin de déterminer si l'expérience était réussie. Elle l'a été et nous avons maintenant décidé d'effectuer les rajustements nécessaires. J'ignore si l'on envisage les 707. Je vais demander à M. Sinclair s'il le sait, et dans la négative s'il aurait l'amabilité d'en tenir compte.

[Texte]

[Traduction]

• 1145

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we are not taking the 707 into consideration, mainly because by 1986 noise regulations in Canada will effectively prohibit that kind of aircraft at most Canadian airports; so we would not be making major investments for runway length for that kind of aircraft. I would not be at all surprised if the German air force might also be changing the kind of aircraft that is used for transporting. So any move that we would make at this point in time in consideration of 707 aircraft, I think, would be rather premature and ill-advised.

With respect to landing aids, we do have some program for the improvement of landing aids at the Brandon airport.

Mr. Pepin: Would you nevertheless check with the Department of National Defence to find out if the German government is aware of that fact, to give Mr. Mayer a fuller answer to his question?

Mr. Mayer: Well, specifically, Mr. Chairman, the proposal was to lengthen the runway from 1.710 kilometres to 1.89 kilometres, which is not a very large extension in the length of the runway. So what I am after, if it is not a 707, certainly if we are going to be lengthening the runway, I would like to see us look at lengthening it a larger distance than is proposed so that you can get in there with some bigger aircraft, and that is my concern. Those of us in the area that know the area, and I have told the minister this in the past, knew that the two-year trial period was very much going to be a success, and it has been a success; and the two-year trial period is up on June 1. Anyway, that is my concern: that when we are going to lengthen the runway that we do it in sufficient size so that we can get larger aircraft in there than the current 737 and the 767.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, on any runway expansion project, we always take into account the kind of aircraft that might be using the runway.

With respect to the minister's request, the regulations with respect to noise in Canada are similar to ones to be implemented in the United States and in several other countries around the world, so I am quite confident that the German government, which probably has regulations similar to that themselves, is quite aware of the limitations that would be placed on old 707 aircraft that might be moving into the North American continent.

Mr. Pepin: But you know, the German government may have anticipated all that, so if we can give the Brandon people the assurance that at least it was brought to their attention, and possibly they have decided themselves to change planes next year, that would be comforting to the Brandon population.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

I have one other area of concern regarding the western economy, although it is a concern of the whole economy. It is a very critical time for the farm economy and a critical time for the Canadian economy, and there is some concern that there

M. Sinclair: Monsieur le président, nous ne prenons pas en ligne de compte de 707, principalement parce que d'ici 1986 les règlements sur le bruit au Canada auront à toutes fins utiles interdit ce type d'avion dans la plupart des aéroports canadiens; donc, nous n'envisagerions pas d'effectuer des investissements importants pour rallonger les pistes pour ce type d'avion. Je ne serais pas du tout surpris si l'aviation allemande changeait également le type d'avion qu'elle utilise pour le transport. Donc, les mesures que nous pourrions prendre maintenant en ce qui concerne le 707 seraient, je pense, assez prématurées et à déconseiller.

En ce qui concerne les dispositifs d'atterrissage, nous avons un programme d'amélioration pour l'aéroport de Brandon.

M. Pepin: Pourriez-vous néanmoins vérifier auprès du ministère de la Défense nationale pour voir si le gouvernement allemand est au courant de la situation, pour donner une réponse plus complète à M. Mayer.?

M. Mayer: Pour être plus précis, monsieur le président, on a envisagé de rallonger la piste de décollage qui de 1.710 kilomètre serait passée à 1.89 kilomètre, ce qui n'est pas beaucoup. Si nous n'envisageons pas l'achat d'un 707, et si nous allons rallonger la piste de décollage, je voudrais que nous envisageions de la rallonger beaucoup plus pour permettre d'accueillir de plus gros avions. Ceux d'entre nous qui vivent dans la région et qui la connaissent, et c'est ce que j'ai dit au ministre par le passé, savaient que la période d'essai de deux ans serait couronnée de succès, ce qui a été le cas; et cette période d'essai de deux ans se termine le 1^{er} juin. De toute façon, ce que je veux dire c'est que si nous prenons la décision de rallonger la piste de décollage que nous la rallongeions de façon à pouvoir accueillir de plus gros avions que les 737 et les 767.

M. Sinclair: Monsieur le président, en ce qui concerne les projets de rallongement des pistes, nous prenons toujours en considération le type d'avion susceptible de les utiliser.

En ce qui a trait à la demande du ministre, les règlements sur le bruit au Canada sont les mêmes que ceux utilisés aux États-Unis ainsi que dans plusieurs autres pays; je suis donc sûr que le gouvernement allemand, qui utilise probablement les mêmes règlements, est tout à fait au courant des restrictions qui pourraient être imposées aux anciens 707 qui pourraient survoler le continent nord-américain.

M. Pepin: Le gouvernement allemand peut avoir prévu tout cela; en conséquence si nous pouvons donner aux gens de Brandon l'assurance qu'à tout le moins la chose a été portée à leur attention, et que les autorités allemandes ont décidé d'elles-mêmes de changer d'avion l'année prochaine, cela pourrait être un soulagement pour la population de Brandon.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Je me pose des questions sur l'économie de l'ouest du Canada en particulier mais aussi sur l'économie nationale. L'économie rurale vit des temps difficiles ainsi que l'économie canadienne, et d'aucuns se préoccupent de la possibilité d'un

[Text]

may be a stoppage in grain movement due to a lock-out of the grain handlers at the west coast. Now, I have checked with some of the people involved and from what I can find out there is no intention of a lock-out. The dispute is simply—not that it is simple—as I understand it, basically on wages.

I know there has been a commission that has reported on the situation, and the government has so far declined to set up either a commission or a board which, as I have been told, would be the next step as far as the government being involved. I wonder if the minister has anything to add, or could bring us up to date on that and tell us what the situation is, or what the government plans to do to see that we do not have a stoppage in movement of grain over a wage dispute.

The Chairman: I think that is more properly a question that should be put to the Minister of Labour, but I will see what the minister wants to say about it anyway.

Mr. Pepin: That is the first thing I wanted to say, and rightly so; but I have kept in touch also. I have read the articles, and I listened to Mr. Axworthy's answers yesterday. So the answer came out to me as being a decision of the Department of Labour that at this point in time it would be better to let the parties deal with each other, and I read in the press, same as Mr. Mayer has read, that both parties have said... One has said: We have no intention of going to a strike. The other one has said: We have no intention of imposing a lock-out. So presumably that is comforting as to the future of that negotiation.

• 1150

I am not sure of that, but I understand it has been a conciliating officer who has been involved up to now. It seems to me that what Mr. Axworthy was implying yesterday was that it had not been eliminated—the possibility that there might be a conciliator, a full-fledged conciliator, as opposed to an officer. So they are playing it a bit by ear, and hopefully it will all be resolved.

From the point of view of transportation of grain, there has been no slow-down as of now due to these difficulties.

Mr. Mayer: I understand, Mr. Chairman, this is the first time for a long time, in approximately 30 years, when the government has refused to go ahead and either appoint a commission or further become involved. I wonder if the minister could take that on notice, to keep in touch with it to see that—because I know he is involved in particular in the grain transportation business—and pursue that to make sure the government does stay involved as much as it possibly can to see that we do not have a work stoppage.

Mr. Pepin: I will do my very best. But I will try to make a distinction between—and I hope it exists—an officer and a conciliator. I think there is a sort of—I hope the guy is not listening to me—an upgrading of the status or the stature of the person involved which is left as a possibility now.

[Translation]

arrêt dans le mouvement des céréales dû à un lock-out des manutentionnaires de céréales sur la côte Ouest. J'ai vérifié auprès de certaines personnes en cause et d'après ce que l'on m'a dit il n'est pas question de lock-out. Le conflit a simplement trait—ce n'est pas aussi simple—d'après ce que j'ai compris le conflit porte essentiellement sur les salaires.

Je sais qu'une commission a fait rapport à ce sujet, et le gouvernement a jusqu'à présent refusé de mettre sur pied soit une commission ou un office, ce qui, m'a-t-on dit, serait l'initiative suivante dans l'intervention du gouvernement. Je me demande si le ministre a quelque chose à ajouter ou s'il pourrait nous mettre au courant de la situation, ou peut-être nous faire part des mesures qu'entend prendre le gouvernement pour veiller à ce qu'il n'y ait pas d'arrêt dans le mouvement des céréales à cause d'une querelle salariale.

Le président: À mon avis, c'est une question qu'il faudrait plutôt poser au ministre du Travail, mais je vais essayer de voir ce que le ministre a à dire à ce sujet.

M. Pepin: C'est la première chose que je voulais dire, et à juste titre; mais personnellement je n'ai pas perdu le contact. J'ai lu les articles et j'ai écouté les réponses qu'a données hier M. Axworthy. Il me semble que la réponse émane d'une décision du ministère du Travail, à savoir que pour l'instant il serait préférable de laisser les parties négocier, et j'ai lu dans la presse, comme M. Mayer, que les parties avaient dit... L'une d'entre elles a dit: nous n'avons pas l'intention de faire la grève. L'autre a dit: nous n'avons pas l'intention d'imposer un lock-out. Donc cela augure bien de l'issue de la négociation.

Je n'en suis pas aussi sûr mais je crois comprendre que jusqu'à présent un agent de conciliation était intervenu dans les négociations. Il me semble que M. Axworthy a laissé entendre hier qu'il n'éliminait pas la possibilité de recourir à un conciliateur à part entière, par opposition à un agent de conciliation. Donc les parties naviguent un peu à vue et nous espérons que l'on trouvera une solution.

En ce qui concerne le transport des céréales, il n'y a eu aucun ralentissement jusqu'à maintenant imputable à ces difficultés.

M. Mayer: Monsieur le président, je crois comprendre que c'est la première fois depuis longtemps, depuis approximativement 30 ans, que le gouvernement a refusé d'aller de l'avant et de soit nommer une commission soit jouer un rôle plus important. Je me demande si le ministre pourrait continuer de se renseigner à ce sujet—étant donné qu'il est actif notamment dans le commerce du transport des céréales—pour veiller à ce que le gouvernement continue d'intervenir autant qu'il le peut afin qu'il n'y ait pas d'arrêt de travail.

M. Pepin: Je ferai tout mon possible. Mais je vais essayer d'établir une distinction entre eux—et j'espère qu'il y en a une—un agent de conciliation et un conciliateur. Il y a à mon avis une différence de—et j'espère que la personne en question ne m'écoute pas pour l'instant—de statut ou d'importance de la personne en question.

[Texte]

But anyway, I was comforted also by the statement made yesterday by both parties as to one not wanting to strike and the other one not wanting to lock out.

Mr. Mayer: That is all. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Now we go to the second round, and we have Mr. Nowlan followed by Mr. Deniger. I am going to limit the second round to 10 minutes. In that way we can probably hear the other three members who want to be heard before our adjournment time.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I hope to be brief. Again, I have one area that will take a very short period of time and then two or three other subject-matters, questions, with almost yesses or nos.

I start again where I started, really, this morning, Mr. Chairman, just to clarify what the minister said earlier about this civilized phone call to the chairman. I would like to ask him directly: Did the RCMP make any objections to him phoning? Did they approve, or did they just acquiesce?

Mr. Pepin: They approved of it; therefore it was also civilized, presumably. I just asked their permission to make the phone call, and they agreed with what I was going to do.

Mr. Nowlan: You told us earlier—and I understand why you could not go any further—that other names were involved. Did you tell the chairman that other people were involved in the phone call?

Mr. Pepin: Possibly. Possibly.

Mr. Nowlan: You perhaps have anticipated another question. Were you alone when this call was made, or were the RCMP there?

Mr. Pepin: I was alone, I think.

Mr. Nowlan: Is there any recording of this call?

Mr. Pepin: No. Do you mean a tape recording?

Mr. Nowlan: Yes.

Mr. Pepin: No.

Mr. Nowlan: How long was the call?

Mr. Pepin: Off the top of my head, five, six, seven minutes—to the best of my memory.

Mr. Nowlan: You may laugh at this one too: Did you volunteer, after the call, the contents of the call to the RCMP? You were just conveying a message. You did not convey that message back to the RCMP, or the reaction?

[Traduction]

De toute façon, j'ai été soulagé par la déclaration faite hier par les deux parties à savoir que l'une n'était pas disposée à faire la grève et l'autre à imposer un lock-out.

M. Mayer: C'est tout. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Nous passons maintenant au deuxième tour des questions et sur ma liste j'ai M. Nowlan suivi de M. Deniger. Je vais limiter à 10 minutes les interventions du deuxième tour. Ce qui nous permettra probablement de donner la parole aux trois autres membres du comité qui veulent intervenir avant la fin de la séance.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'espère être bref. Je voudrais poser une question qui ne devrait pas prendre trop de temps et ensuite deux ou trois autres questions ou sujets pour ainsi dire auxquels on pourrait répondre presque par oui ou par non.

Je recommence là où j'ai commencé ce matin; monsieur le président, pour préciser ce que le ministre a dit avant au sujet de ce coup de téléphone «poli» au président. Je voudrais lui poser la question directement: Est-ce que la Gendarmerie royale a trouvé à redire à ce qu'il téléphone? A-t-elle approuvé la démarche du ministre ou alors n'a-t-elle fait qu'acquiescer?

M. Pepin: La Gendarmerie l'a approuvée, en conséquence on peut penser que ce coup de téléphone était également «poli». J'ai simplement demandé à la Gendarmerie la permission de passer le coup de fil, et la Gendarmerie n'a rien trouvé à redire à cela.

M. Nowlan: Vous nous avez dit avant—et je comprends pourquoi vous n'avez pas pu aller plus loin—qu'il y avait d'autres noms en cause. Avez-vous dit au président qu'il y avait d'autres personnes en cause dans le coup de téléphone?

M. Pepin: Peut-être.

M. Nowlan: Vous avez peut-être anticipé une autre question. Étiez-vous seul lorsque vous avez téléphoné ou est-ce que la Gendarmerie était présente?

M. Pepin: Je pense que j'étais seul.

M. Nowlan: Est-ce que cet appel a été enregistré?

M. Pepin: Non. Vous voulez savoir s'il y a une bande magnétique?

M. Nowlan: Oui.

M. Pepin: Non.

M. Nowlan: Combien de temps a duré l'appel?

M. Pepin: À brûle pourpoint je dirais cinq, six voire sept minutes—d'après ce que je me souviens.

M. Nowlan: Vous allez peut-être rire: Après avoir appelé, est-ce que vous avez spontanément mis au courant la Gendarmerie de l'appel que vous veniez de faire? Vous ne donniez qu'un message. Vous n'avez pas donné le message à la Gendarmerie ou la réaction au message?

[Text]

Mr. Pepin: The memory I have of it—and again, I did not anticipate what would happen after, so I was very simple about it. Again, I indicated—and I must not say what I . . .

Mr. Nowlan: No. No.

Mr. Pepin: —that there was an inquiry; and I must have said to the chairman that he was involved in some ways in the inquiry.

I would like to emphasize once again that all through this he has said that he was innocent of the inference, implication, innuendos, whatever they were, that led to the inquiry.

Mr. Nowlan: I understand that, Mr. Chairman.

At the time you called, had you been advised by the police—and you may not want to answer this . . . that there might be a raid on his home and office, that the inquiry was . . .

Mr. Pepin: No. No.

Mr. Nowlan: That came later.

Mr. Pepin: That came later.

Mr. Nowlan: Okay. My last question on this matter, then, really is: You phoned the chairman; you said you delegated someone to phone the president. Was the person who phoned the president, without necessarily telling me who, although frankly I do not know why you could not tell me who . . . Was it a political person of some political responsibility like you, Mr. Minister?

• 1155

Mr. Pepin: People in my office, yes.

Mr. Nowlan: No, no. A little difference. Was it a person holding political responsibility like yourself, or was it a public servant working in your office? I am just trying to distinguish between . . . I can understand perhaps—I had better not even say I can understand you phoning; let us not go that far. But you, the head of the department, made the call to one of your key appointees to a Crown corporation. That certainly is very interesting and, I would suggest, very unique. I am trying to figure out if that same degree of political involvement was made to the president—or was it just a more cursory call from someone in your office who just gave perhaps even a shorter call to the president?

Mr. Pepin: I am reminded that this is of the nature of the last one. I phoned the chairman and I said to one of the group of extremely bright assistants that I have to phone the president and inform him that I had phoned the chairman. Is that clear?

Mr. Nowlan: That is pretty clear, but it leads to another question, then. If that is all you told the “bright official”, the bright person in your office, then obviously that call was of much shorter duration and a much more cursory call than the call you gave to the chairman.

[Translation]

M. Pepin: D'après ce dont je me souviens—et une fois de plus je dirais que je n'avais pas prévu ce qui se passerait après, donc j'ai été très simple. Une fois de plus, j'ai dit—et je ne dois pas dire ce que j'ai . . .

M. Nowlan: Non, non.

M. Pepin: . . . que c'était une enquête, et j'ai dû dire au président que dans une certaine mesure il faisait l'objet d'une enquête,

Je voudrais souligner à nouveau que pendant tout ce temps il a dit qu'il n'était pas responsable des insinuations; des inférences et des implications quelles qu'elles aient été, qui ont abouti à l'enquête.

M. Nowlan: Je comprends, monsieur le président.

Au moment où vous avez appelé, la police vous avait-elle informé—et vous pouvez ne pas répondre à cette question—qu'il y aurait peut-être une descente chez-lui et à son bureau, que l'enquête était . . .

M. Pepin: Non, non.

M. Nowlan: C'est venu plus tard.

M. Pepin: C'est venu plus tard.

M. Nowlan: Très bien. Ma dernière question à ce sujet est la suivante: Vous avez appelé le président; vous avez dit que vous avez demandé à quelqu'un de téléphoner au président. Cette personne qui a appelé la président, sans que nécessairement vous me disiez de qui il s'agit, bien que franchement je ne vois pas pourquoi vous ne pourriez pas nous le dire . . . S'agissait-il d'un homme politique, une personne qui aurait des responsabilités comme vous, monsieur le ministre?

M. Pepin: Quelqu'un de mon bureau, oui.

M. Nowlan: Non. Quelqu'un d'un peu différent. S'agissait-il d'une personne ayant des responsabilités politiques comme vous, ou d'un fonctionnaire qui travaille dans votre bureau? J'essaie d'établir une distinction entre . . . Je comprends—il serait préférable que je ne dise même pas que je peux comprendre que vous téléphoniez; n'allons pas aussi loin. Mais vous, le responsable du ministère, avez téléphoné à l'une des plus importantes personnes que vous aviez nommée à la tête d'une société de la Couronne. C'est certainement très intéressant et je dirais très unique. J'essaie de voir si les mêmes pressions politiques ont été faites sur le président—ou s'agissait-il d'un appel plus ordinaire émanant d'un fonctionnaire de votre bureau qui peut-être aurait appelé brièvement le président?

M. Pepin: On me dit que c'est plutôt ainsi que ça s'est passé. J'ai téléphoné au président et j'ai dit à l'un de mes très brillants collaborateurs qu'il fallait que je téléphone au président pour l'informer que j'avais appelé le président du Conseil. C'est clair?

M. Nowlan: C'est assez clair, mais cela m'amène à une autre question maintenant. Si c'est tout ce que vous avez dit à votre «brillant collaborateur», de toute évidence cet appel a été beaucoup plus court et beaucoup plus superficiel que l'appel que vous avez fait vous-même au président du Conseil.

[Texte]

Mr. Pepin: I do not know what you are trying to do, but I did not check how long the conversation lasted.

Mr. Nowlan: That call was made outside of your presence?

Mr. Pepin: I guess so.

Mr. Nowlan: How much more time do I have?

The Chairman: Five minutes.

Mr. Nowlan: We have not mentioned today, Mr. Chairman, getting on another subject, the status of VIA Rail. We have talked about that many times. I really do not want a tremendously long answer because at the minister's first appearance I think he told us the status of the VIA Rail paper, legislation, whatever. Has it moved off dead centre since you were first here?

Mr. Pepin: Yes, and for the first time in three years I can express some pleasure, some satisfaction, because I think we are going to witness a lot more stability in VIA. Members of the committee I think were impressed by the presentation that Mr. Franche made to them the other day. This is the impression that I had from conversations that I had with members of the committee.

A number of things are happening. The first one is that there is a strengthening of the inner structure of VIA, in terms of management particularly. I think now they are going to prune management; they are going to have a much better relationship with their employees. All kinds of activities have been organized to that effect. So that is the first area. So in terms of services, of management, of audit, of good management of the corporation, I think some important progress is being made. That is the first one.

Mr. Nowlan: When are we going to see the paper or the bill?

Mr. Pepin: The discussion paper . . . I am going to Cabinet sometime in June with the whole package—the annual, the five year, the paper, everything—and that is when I am cleaning my nose with my own colleagues in Cabinet on the VIA thing, and that is why I am a bit more cheerful than I would have been otherwise because I think I can report to my colleagues progress now. So there is a better control of spending; there is a . . .

From the point of view of my management, I think we have a breakthrough.

From the point of view of the relationships with CN particularly, as you were told by Mr. Franche, there is now a memorandum of understanding which aims at better co-operation, more information, better co-ordination and so on, and I think that from that base we will move progressively to what appears to have been an objective of the committee for a long time, and that is movement toward fixed price, fixed policy of some kind, *mutatis mutandis*. So that, I think, is highly desirable.

The third area is possibly the fact that VIA is establishing its own capacity with the LRC facility in Montreal, and when

[Traduction]

M. Pepin: Je ne vois pas ce que vous essayez de faire, mais je n'ai pas vérifié la durée de la conversation.

M. Nowlan: Cet appel a été fait sans que vous ayez été présent?

M. Pepin: Je pense que oui.

M. Nowlan: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Cinq minutes.

M. Nowlan: Nous n'avons pas parlé aujourd'hui, monsieur le président, pour passer à un autre sujet, du statut de VIA Rail. Nous en avons parlé à de multiples reprises. Je ne veux pas une réponse exagérément longue parce que le ministre a comparu la première fois; je pense que le ministre nous a renseignés sur le statut de VIA Rail, sur la loi, peu importe. Les choses ont-elles beaucoup changé depuis la première fois; que vous avez comparu devant nous?

M. Pepin: Oui, et pour la première fois en trois ans je peux faire état d'une certaine satisfaction parce que je pense que nous allons constater beaucoup plus de stabilité chez VIA Rail. Les membres du Comité ont, je pense, été très impressionnés par ce que M. Franche leur a dit il n'y a pas longtemps. C'est l'impression que j'ai retirée de mes conversations avec les membres du Comité.

Plusieurs choses se produisent. Premièrement la structure interne de VIA Rail est en train de se renforcer, au niveau de la gestion en particulier. Je pense que VIA Rail va procéder à un certain élagage au niveau de la gestion, et entretenir de meilleures relations avec ses employés. Toutes ces mesures ont été conçues dans ce sens. C'est la première question. Donc, en ce qui concerne les services, de gestion et de vérification, de bonne gestion de la société, je crois que des progrès importants ont été accomplis.

M. Nowlan: Quand allons-nous prendre connaissance du document ou du projet de loi?

M. Pepin: Le document de travail—je vais présenter en juin l'ensemble des documents—les prévisions annuelles, les prévisions quinquennales, le document de travail, enfin tout—et à ce moment-là je discuterai avec mes collègues du Cabinet de l'affaire VIA Rail: c'est la raison pour laquelle je suis un peu plus heureux que je ne l'aurais été autrement, car je pense pouvoir dire à mes collègues qu'il y a progrès. Donc, on contrôle mieux les dépenses; il y a . . .

D'après mes questionnaires, je crois que c'est une percée.

En ce qui concerne les rapports avec le CN, comme M. Franche vous l'a dit, il y a maintenant un protocole d'accord visant à assurer une meilleure coopération et coordination, davantage de renseignements, etc. et je pense qu'à partir de là nous nous dirigerons progressivement vers ce qui apparemment a été depuis longtemps un objectif du Comité, c'est-à-dire vers des tarifs fixes, ou une politique fixe, *mutatis mutandis*. Je crois que c'est très souhaitable.

Le troisième domaine a trait au fait que VIA est en train de mettre sur pied sa propre infrastructure de LRC à Montréal,

[Text]

they are not working their own facility they will have a better control on the work that CN does for them. That is the third area where progress is to be identified.

Mr. Mulder, are there other areas where progress is being made?

• 1200

Mr. Mulder: No. You have covered the main ones.

Mr. Pepin: I have covered the main ones. But the general conclusion is that I think we now have control over the VIA situation, which is cheerful to the minister.

Mr. Nowlan: Thank you for the answer and we will look forward to the discussion paper and whatever flows from it in June or September or October, or whenever. I am getting a little dubious.

I just wanted to touch on this, since I have only two minutes left—not to trespass, so the committee can get everyone on. I want to go back to what Mr. Deniger mentioned earlier about the part-time aspect of chairmen of Crown corporations, and I would like to ask you specifically, in terms of Air Canada. When we talk about part-time, we sort of establish the range. What does that involve? Is it a meeting once a month? Is it two hours a day, and how does it compare and relate to the chairman of Canadian National? Would you consider the chairman of Canadian National a part-time chairman or a full-time chairman, and what is his range? I would like to get a comparative assessment here of the chairmen of these two very interesting and large Crown corporations.

Mr. Pepin: I cannot give you a detailed blow-by-blow account of what the chairman of CN does and the chairman of Air Canada does. I do not follow them, obviously. I presume that they chair meetings. I presume that they prepare the meetings and I presume that they see to the implementation of the decision. I presume that they talk to the members occasionally. I presume that they arbitrate contracts. I presume they do all that. I have no way of telling you, they spend so many hours on this and so many hours on that.

Mr. Nowlan: You presume that they both get about the same salary range?

Mr. Pepin: No. Because the chairman of CN is a full-time one and the chairman of Air Canada is a part-time one.

Mr. Nowlan: So the full-time chairman would obviously get paid in a higher range. Do you want to give a ballpark figure there?

Mr. Pepin: Obviously . . . No, I cannot risk one.

Mr. Nowlan: It is some where between the . . .

Mr. Pepin: More than the chairman of Air Canada and the president of Air Canada, presumably. I am sorry about that, because there is a practice that I try to follow. As you know, as often as I have been able to—I was outspoken when I

[Translation]

et là où la société n'opère pas ses propres installations, elle aura un meilleur contrôle sur le travail que le CN fait pour elle. C'est le troisième domaine où on a réalisé des progrès.

Y a-t-il d'autres domaines où l'on a fait des progrès, monsieur Mulder?

M. Mulder: Non, Vous avez abordé les principaux domaines.

M. Pepin: J'ai parlé des principaux domaines où l'on fait des progrès. Mais la conclusion générale est que nous maîtrisons maintenant la situation de VIA Rail, ce qui réjouit le ministre.

M. Nowlan: Merci de la réponse et nous attendrons avec hâte le document de travail qui sera préparé au mois de juin, septembre ou octobre. Je commence à avoir des doutes.

Il y a une question que je veux évoquer brièvement, car je ne veux pas empiéter sur le temps des autres membres du comité. Je veux revenir à la question soulevée par M. Deniger au sujet des postes à temps partiel des présidents des sociétés de la Couronne. Et j'ai une question précise à vous poser au sujet d'Air Canada. En général, lorsqu'on parle d'un poste à temps partiel, nous avons une idée des obligations que cela comporte. S'agit-il d'une réunion une fois par mois ou de deux heures par jour? Comment la situation du président du conseil d'Air Canada se compare-t-elle à celle du président du conseil du Canadien National? À votre avis, le président du Canadien National travaille-t-il à temps plein ou à temps partiel? Je voudrais avoir une comparaison des postes de président de ces deux grandes sociétés de la Couronne fort intéressantes.

M. Pepin: Je ne puis vous donner une description détaillée des fonctions du président du CN ni de celles du président d'Air Canada. Il va de soi que je ne les suis pas. Je suppose qu'ils président des réunions. Je suppose qu'ils préparent les réunions et qu'ils sont responsables de la mise en oeuvre des décisions. Je tiens pour acquis qu'ils parlent aux membres du conseil de temps en temps. Je tiens pour acquis qu'ils négocient des contrats. Je suppose qu'ils font tout cela. Mais je ne puis pas vous donner une ventilation des heures qu'ils consacrent à telle ou telle activité.

M. Nowlan: Pensez-vous qu'ils reçoivent tous les deux environ le même salaire?

M. Pepin: Non, parce que le poste de président de CN est à plein temps et celui d'air Canada est à temps partiel.

M. Nowlan: Donc, le président à plein temps recevrait évidemment un salaire plus élevé. Voulez-vous nous donner un chiffre approximatif?

M. Pepin: Il est évident que je ne puis pas vous en donner un.

M. Nowlan: Est-ce que le salaire serait entre . . .

M. Pepin: Je suppose que le président du CN reçoit plus que le président du conseil d'Air Canada et le président d'Air Canada. Je m'excuse de ne pas pouvoir répondre à la question, mais j'essaie toujours de suivre une certaine pratique. Comme

[Texte]

announced the salary of the chairman of Ports Canada Corporation. I was open about the salary that he was making, which was \$35,000. There is a basic practice there . . . I hope you understand. There is a practice I must follow in terms of the totality of the Canadian government. I cannot single myself out.

Mr. Nowlan: Well, I will not argue, Mr. Minister, but we are coming to a day when that practice no longer has any validity whatsoever. In this day of freedom of information, when we have to go to the United States to find out, through SEC documents, etc., what our Crown corporation heads and executives are paid—the thing is just a complete insult to members of Parliament and Canadians, and frankly, I would venture, even to yourself. Although you happen to know where you are sitting now, but if you were sitting where I am sitting, you would be saying the very same thing, because you are a pretty objective person most of the time.

The Chairman: That is a good note on which to end, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Put me on the third round, if we ever have one.

The Chairman: Mr. Deniger.

M. Deniger: J'ai seulement une question, monsieur le ministre. Le 15 décembre dernier, le vérificateur général du Canada, M. Kenneth Dye, a déposé un rapport dans lequel il mettait en évidence l'absence de contrôle du gouvernement sur les sociétés de la Couronne. Il soulignait entre autres une transaction d'Air Canada dans le cas de l'achat d'Innotech Inc.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, étant donné les événements qui ont suivi le rapport du vérificateur général, à savoir la perte de 31 millions de dollars, le transfert du siège social, la controverse quant au coût de ce transfert et certaines dépenses de l'administration qui pourraient être jugées comme étant extraordinairement luxueuses, qu'il serait peut-être à propos qu'Air Canada — et peut-être même le CN — soit maintenant soumis au contrôle du vérificateur général et qu'une vérification intégrée d'Air Canada soit demandée immédiatement, tout comme il s'en fait une présentement à Radio-Canada?

M. Pepin: Je ne crois pas, non. Je crois que les vérificateurs du secteur privé sont honorables aussi. Je ne vois pas une supériorité en soi au fait d'utiliser les services du vérificateur général.

• 1205

Par exemple, si j'étais le vérificateur général et que je passais un jugement sur VIA, je tiendrais compte de l'histoire de VIA, je tiendrais compte des circonstances de sa création et des événements qui se sont produits depuis. En d'autres termes, je jugerais dans un contexte historique, pas simplement sur une base de principe. C'est la remarque que je voulais faire et il me semble que c'est valable comme remarque.

M. Deniger: Vous croyez qu'une firme comptable, quelle qu'elle soit, qu'il s'agisse de *Clarkson Gordon* ou *Touche Ross*

[Traduction]

vous le savez, si je peux, j'annonce le salaire des présidents des sociétés de la Couronne, comme je l'ai fait dans le cas du président de la Société canadienne des ports. J'ai dit ouvertement que son salaire était de \$35,000. Mais j'espère que vous comprendrez que je dois respecter une pratique qui existe au sein de tout le gouvernement du Canada. Je ne peux pas être l'exception à la règle.

M. Nowlan: Je ne vais pas contester ce que vous dites, monsieur le ministre, mais le moment arrive où la pratique n'a plus aucune validité. Maintenant que nous sommes censés jouir d'un plus grand accès à l'information, il est insultant pour les députés, les Canadiens et même vous-même de devoir s'adresser aux États-Unis, d'examiner des documents, SEC, etc., pour connaître le salaire des administrateurs de nos sociétés de la Couronne. Même si, en tant que ministre, vous connaissez les salaires, je pense que si vous étiez à ma place, vous seriez du même avis, parce que vous êtes assez objectif la plupart du temps.

Le président: C'est un bon moment pour mettre fin à votre intervention, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Inscrivez-moi pour le troisième tour, s'il y en a un.

Le président: Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: I have just one question to ask, Mr. Minister. On December 15 last, the Auditor General of Canada, Mr. Kenneth Dye, tabled a report in which he brought to the fore the lack of government control over Crown corporations. One of the examples he gave was an Air Canada transaction involving the purchase of Innotech Inc.

Do you not think, Mr. Minister, given what has happened since the tabling of the Auditor General's report—namely the loss of \$31 million, the head office transfer, the controversy about the cost of this transfer and certain administrative expenses which could be considered lavish in the extreme—that it would be perhaps appropriate for Air Canada—and maybe even CN—to now come under the Auditor General and that a comprehensive audit of Air Canada, similar to the one being conducted at the CBC at the present time, be requested immediately?

Mr. Pepin: No, I do not think this would be appropriate. I think that private sector auditors are honourable as well. I see no inherent superiority in the Auditor General's services.

For example, if I were the Auditor General and I were passing judgement on VIA, I would take into account the history of VIA, the circumstances under which it was created and the things that have happened since then. In other words, I would look at it in its historical context, and not just on a theoretical basis. That is the comment I wanted to make, and in my opinion it is valid.

Mr. Deniger: Do you think that accounting firms such as *Clarkson Gordon* or *Touche Ross and Partners* put the

[Text]

and Partners, tient compte de cette dimension historique lorsqu'elle analyse les chiffres et les états financiers d'une compagnie?

M. Pepin: Je ne pensais pas en termes de comparaison. Je pensais simplement en termes absolus, soit le jugement qu'un vérificateur fait au sujet d'une société.

M. Deniger: Si on suit votre logique à l'extrême, monsieur le ministre, à ce moment-là, le vérificateur général ne sert à rien!

M. Pepin: Je ne veux pas dire que le vérificateur général ne doit pas porter de jugement sur une société qu'il vérifie. Je ne dis pas cela! Je dis qu'il devrait essayer de situer son jugement dans un contexte plus large, pour aider la population à comprendre, justement, les difficultés que connaissent des institutions à cause de facteurs qui dépendent de l'histoire ou du passé, par exemple. Je ne sais pas si je passe la rampe, je ne le crois pas, mais j'essaie de dire que ce serait utile si ces commentaires-là étaient situés dans un contexte historique.

Que dit-on, en général? On dit que telle société a perdu ceci ou a perdu cela. On dit rarement les bons coups qu'elle a faits. C'est un peu romantique de ma part, peut-être, mais j'aimerais que le vérificateur général, qu'il vienne du public ou du privé, fasse ce genre de commentaires, simplement pour l'information du public en général. C'est une idée à moi.

M. Deniger: À ce moment-là, il faudrait changer le mandat du vérificateur général!

M. Pepin: Je n'ai pas l'intention de partir en croisade.

M. Deniger: Ce n'est pas une croisade non plus, mais il me semble que tôt ou tard, toutes les sociétés de la Couronne devront être soumises à une vérification intégrée, et tôt ou tard le vérificateur général devra analyser, enquêter, vérifier et scruter. Il est sûr que nous, ici, n'avons pas le temps et les éléments qui seraient nécessaires, et les outils, pour faire la vérification qui, selon moi, s'impose si notre mandat est vraiment de s'assurer que les deniers publics sont bien dépensés.

M. Pepin: Transmettez votre message au premier ministre!

M. Deniger: Ce sera fait.

The Chairman: I just wonder who is going to audit the Auditor General.

Mr. Pepin: Yes.

The Chairman: Now, if the three members remaining limit themselves to about seven minutes, we will have time to hear them all. We will start with Mr. McCain.

Mr. McCain: Thank you, Mr. Chairman. First, I want to thank you and the other members of the committee for allowing me any time whatsoever, and you have relegated me to the proper position under the circumstances.

I do want to support the concept that the Auditor General, as Mr. Deniger has pointed out, certainly should have authority not only to audit, but also to reveal much more than he is

[Translation]

historical perspective into account when they analyse a company's financial statements?

Mr. Pepin: I was not making a comparison. I was simply speaking in absolute terms regarding an auditor's assessment of a company.

Mr. Deniger: If we were to take your argument to its extreme conclusion, Mr. Minister, the Auditor General has absolutely no function!

Mr. Pepin: I am not saying that the Auditor General should not make a judgement on companies he audits. That is not what I mean! I am saying that he should try to put his judgement into a larger context, to help people understand the difficulties faced by certain institutions because of factors that arise out of their history. I do not know whether I am getting across, I do not think I am, but I am trying to say that it would be useful if such comments were situated within the proper historical context.

What sort of thing does one generally hear? One hears that a particular company lost so and so much. We rarely hear about the good things it did. Perhaps I am being somewhat romantic, but I would like the Auditor General, whether he is from the private or the public sector, to make this type of comment for the information of the general public. That is an idea of mine.

Mr. Deniger: If we were to do that, we would have to change the Auditor General's mandate!

Mr. Pepin: I have no intention to turn this into a crusade.

Mr. Deniger: I am not talking about a crusade, but I do think that sooner or later all Crown corporations will have to have a comprehensive audit done, and that sooner or later the Auditor General will have to analyse, investigate, audit and scrutinize. It is clear that we have neither the time, the information or the tools necessary to conduct such an audit, which, in my opinion, is essential if our mandate is really to ensure that public funds are properly spent.

Mr. Pepin: Pass your message on to the Prime Minister!

Mr. Deniger: I will.

Le président: Je me demande qui va vérifier le vérificateur général?

M. Pepin: Oui.

Le président: Si les trois députés qui restent se limitent à environ sept minutes, nous aurons assez de temps pour les entendre tous. Je vais d'abord donner la parole à M. McCain.

M. McCain: Merci, monsieur le président. Tout d'abord je tiens à vous remercier et à remercier les autres membres du Comité de m'avoir donné la possibilité d'intervenir. Vous m'avez mis à la bonne place sur la liste étant donné les circonstances.

Je tiens à appuyer les commentaires de M. Deniger selon lesquels le vérificateur général devrait être autorisé non seulement à vérifier, mais également à divulguer beaucoup

[Texte]

permitted to reveal after he has audited. One of the problems with the Auditor General's report is that we do not have access to enough of his documentation to really substantiate or contradict him. While he is doing a worthwhile and an absolutely necessary function, we, as members of this or any other committee, when examining his report, cannot get at the basic reasons why he arrived at the conclusions that he has reached. Therefore, if he should be wrong we cannot find out, and, if he is right in his suggestions that there is maladministration in places, we cannot determine why. So I think it is a subject which members of Parliament have to address, as Mr. Deniger just did, on a broader sense and with more time than we have had in the past for that purpose.

Now I will not take up a lot of time. I have three questions I would like to ask the minister, and out of courtesy to Mr. Nowlan, who says he wants third round, here is the first one: I asked the minister the other day, Mr. Chairman, what progress had been made in the commitment that had been made to the tuna packing plant in my constituency with respect to wharf expansion for their convenience and as a result of their expansion, which they proceeded with in good faith.

• 1210

Number two, I would like to know what progress has been made in the negotiations among the Province of New Brunswick, the Department of Transport, and the Island of Grand Manan's population in respect to the development of an airport there.

Number three, I would like to ask the minister, regarding the development and constructive make-works project, how much of that money will be at his disposal. Can he address it perhaps on a little broader base than he has in respect to the improvement of wharves where they relate to tourist accommodations and the tourist industry? Can he co-operate with the Department of Fisheries in this regard to improve some of our wharf facilities, particularly as it relates to Carleton-Charlotte, but to the fishing industry on an east coast basis as well.

The Chairman: If the minister can answer those three questions in four minutes, we are within our time.

Mr. Pepin: With respect to the progress of the tuna facilities, I have taken action on that. I do not think I should say more than that at the time, because it is still subject to some approvals that have not been made. I would say it is on the right track. Is that sufficient?

Mr. McCain: I would assume I might interpret that as meaning that progress is being made in the right direction.

Mr. Pepin: That is it.

Mr. McCain: All right. Thank you.

Mr. Pepin: On the Grand Manan—I do not have that—do you. Please go ahead.

Mr. McCain: On Grand Manan the province has done its expropriation and has purchased land, and has filled its obligations, so are we now prepared to use the land so that they may in fact have a licenced airstrip on the island.

[Traduction]

plus de renseignements à la suite de sa vérification que ce n'est le cas actuellement. L'un des problèmes c'est que les députés n'ont pas accès à suffisamment de documents utilisés par le vérificateur général pour l'appuyer ou le contredire. Même si le vérificateur général joue un rôle valable et indispensable, nous, en tant que membres d'un comité quelconque, ne pouvons pas savoir, en examinant son rapport, les motifs de ses conclusions. Donc, s'il se trompe, nous ne sommes pas en mesure de le savoir, et c'est la raison, nous ne sommes pas en mesure de savoir pourquoi. J'estime que les députés vont devoir faire face à ce problème, comme M. Deniger vient de le faire, de façon plus large et en y consacrant davantage de temps que par le passé.

Je ne veux pas vous retarder trop. J'ai trois questions à poser au ministre, et je vais passer tout de suite à la première, parce que je sais que M. Nowlan a d'autres questions à poser au troisième tour. L'autre jour, j'ai demandé au ministre, monsieur le président, ce qui avait été fait pour respecter un engagement fait à une usine de conditionnement du thon dans ma circonscription. Le gouvernement s'est engagé à agrandir le quai pour faciliter les activités accrues de la société par suite de son expansion, qu'elle a entreprise de bonne foi.

Deuxièmement, je voudrais savoir où en sont les négociations entre la province du Nouveau-Brunswick, le ministère des Transports et la population de l'île Grand-Manan relativement à la construction d'un aéroport à cet endroit.

Troisièmement, je voudrais savoir à quelle part de l'argent destiné au projet créateur d'emploi, de mise en valeur et de construction le ministre a droit. Est-il en mesure de donner plus de détails à ce sujet, surtout pour ce qui est de l'amélioration des quais desservant les touristes et l'industrie touristique de façon générale? Coopère-t-il avec le ministère des Pêches en vue de l'amélioration de certains des quais de Carleton-Charlotte, pour aider l'industrie touristique mais également l'industrie de la pêche sur la côte Est?

Le président: Si le ministre peut répondre à ces trois questions en quatre minutes, il aura respecté la limite.

M. Pepin: Pour ce qui est des installations devant servir à la pêche au thon, j'ai déjà pris des mesures. Je ne puis en dire davantage à ce sujet parce que certaines autorisations restent à venir. Je ne sais pas si c'est assez pour vous, mais le processus est engagé.

M. McCain: Je suppose que vous voulez dire par là que vous faites des progrès.

M. Pepin: En effet.

M. McCain: Très bien. Merci.

M. Pepin: Pour ce qui est de la situation à Grand-Manan, je n'ai rien là-dessus. Vous avez quelque chose? Oui?

M. McCain: À Grand-Manan, la province a pris des mesures d'expropriation et a procédé à l'achat de terres. Elle a rempli ses obligations. Une piste d'atterrissage autorisée peut-elle y être construite maintenant?

[Text]

Mr. Pepin: The answer to that one is that it is under consideration. I will pay more pointed attention to it now that you have raised it, if that was the purpose of your raising it.

Mr. McCain: That is right. It too is past due in respect to initial intentions.

Mr. Pepin: Okay. The third one has to do with the number of projects in the Maritimes . . .

Mr. McCain: Expenditures in ports, and I come back to the tuna plant as an example, but also some other wharf facilities which might be dual purpose such as St. Andrews and St. George for tourism and fishing. Can you divert any of your moneys in your interdepartmental negotiations to the . . .

Mr. Pepin: Under the special recovery program?

Mr. McCain: Pardon?

Mr. Pein: Under the special recovery program?

Mr. McCain: Yes.

Mr. Pepin: Let me say first, as a general introduction to that, that my department has had a substantial percentage of these projects; out of the 100, we probably got more than a third. In terms of numbers, somebody told me yesterday that we are acting on about \$1.5 billion, if I remember well, and about half of that is new funds provided by the budget. So that gives you an idea. This covers everything from roads with New Brunswick—we have added \$40 million to that system, which is being negotiated now—to wharves in New Brunswick, let me say. Saint John airport terminal and runway improvement, \$2 million. We have the big announcement at Chatham-Newcastle that is so dear to the chairman of the committee, worth \$15 million. There are a number of wharves also in the Maritimes, and somewhere and somehow, I have a list of them. Does anybody have it? Will Mr. MacNeil come forward?

There is the Big Bay wharf extension. There is the important Sydney College residential extension. If I were from the Maritimes, I would stand up at this moment and applaud, because this is great. Is it not? Is it not great? This is great.

Mr. McCain: I am not arguing that.

Mr. Pepin: There is a need for maritime personnel education now. I was reading somewhat to my, if the word exists, appalment, that the coast guard loses every year more than they form at the college. So this is going to increase substantially the number of trainees at Sydney. So all these things, I think, are a great contribution to the maritime economy. As the motion of the Progressive Conservative the other day talked about in terms of investment into the long term, I think, this is pretty solid stuff.

[Translation]

M. Pepin: La réponse à votre question est que le projet est à l'étude. Je vais essayer de suivre cette question d'un peu plus près maintenant que vous l'avez abordée. Je suppose que c'est la raison pour laquelle vous l'avez fait.

M. McCain: En effet. C'est un autre projet qui tarde à se réaliser.

M. Pepin: Votre troisième question avait trait au nombre de projets dans les provinces Maritimes . . .

M. McCain: Je voulais surtout parler des dépenses effectuées dans les ports. J'ai mentionné l'exemple de l'usine de conditionnement du thon. Il y a cependant d'autres quais qui ont une double vocation, c'est-à-dire qui servent au tourisme et à la pêche, à St. Andrews et à St. George. Dans vos négociations avec les autres ministères, pouvez-vous affecter des fonds . . .

M. Pepin: En vertu du programme spécial destiné à favoriser la reprise?

M. McCain: Je vous demande pardon?

M. Pepin: En vertu du programme spécial destiné à favoriser la reprise?

M. McCain: Oui.

M. Pepin: Je tiens d'abord à vous dire, en guise d'introduction, que mon ministère a reçu un pourcentage important de ces projets. Sur 100, il en a probablement obtenu le tiers. Pour ce qui est des chiffres, on m'a dit hier que le ministère avait à peu près 1.5 milliard de dollars à sa disposition et que la moitié de ce montant était constitué de nouveaux fonds libérés par le budget. Vous avez donc une idée de leur importance. Ces fonds doivent servir à un tas de projets comme la construction de routes au Nouveau-Brunswick, nous avons ajouté 40 millions de dollars à ce réseau, c'est en voie de négociation actuellement, et l'amélioration des quais au Nouveau-Brunswick. Pour ce qui est de l'amélioration de l'aérogare et des pistes à l'aéroport de Saint-Jean, 2 millions de dollars sont prévus. Nous avons annoncé le projet important de Chatham-Newcastle, qui est si cher au président du comité et qui a une valeur de 15 millions de dollars. Il y a toute une liste de quais qui sont visés dans les provinces Maritimes. J'en ai une liste quelque part. Quelqu'un l'a? M. MacNeil peut-il s'avancer?

Il y a l'agrandissement du quai de Big Bay. Il y a le projet important d'agrandissement des habitations de Sydney College. Si je venais des provinces Maritimes, ce serait suffisant pour que je me lève et que j'applaudisse. N'est-ce pas merveilleux?

M. McCain: Je suis bien d'accord avec vous.

M. Pepin: On sent le besoin de former du personnel maritime actuellement. J'ai lu quelque part à mon plus grand étonnement que la garde côtière perdait chaque année plus de gens que le Collège ne réussissait à en former. Ce projet permettrait d'accroître considérablement le nombre de stagiaires à Sydney. Cette mesure devrait contribuer grandement à améliorer l'économie maritime. La motion du Parti progressiste conservateur l'autre jour parlait d'investissements à long terme. Je pense que c'est là un excellent exemple de ce qu'il faut faire.

[Texte]

• 1215

Mr. McCain: Yet he never mentioned Charlotte at all, Mr. Chairman. And those were at least two projects which were almost promised to firstly the citizens of Grand Manan, and secondly to the company, which expanded its plant in good faith. I just ask him to, you know, shove the cards around a little and give me those two things.

Mr. Pepin: No, I have given you much better stuff than that. I cannot spell it out, but on Sand Point I told you it was on the right track, progress was being made; and then the airport at Grand Manan, I told you I would spend some time on it because of the fact that you brought it up.

Mr. McCain: Thank you again, Mr. Chairman, the committee, and the minister.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): Yes, Mr. Chairman. I just wanted to ask a couple of short questions concerning the Newfoundland transportation agreement, and a couple of problems I have with it.

Before I do, Mr. Minister, a gentleman gave me a suggestion a couple of weekends ago from a tiny fishing community in Newfoundland concerning a serious problem that you have. Thinking about it, you probably have a little bit of a problem in communicating certain things. You use general terms, and the media are at fault as well. This fellow said to me that he wanted me to take something back to this Mr. Pepin. He said: He has a problem with the Crow in western Canada. Well, now, he said, before you were born, George, in the 1930s we had the same problem in Newfoundland, and we solved the problem; we offered 15¢ a head bounty. So they solved the Crow problem in Newfoundland.

Mr. Minister, the Newfoundland transportation agreement was a very fine agreement. There was a good distribution of funds throughout Newfoundland for the trans-Canada highway, some \$40 million to be spent; I was very pleased to see that I had \$4 million allocated to the Gambo section of the road, 20 kilometers in the Gander section, and \$4 million from Bishop's Falls to Grand Falls... —until recently. I checked, and I discovered it all disappeared.

Apparently, Mr. Minister, there were amendments to the agreement that saw all of this money, this good distribution—62% of the entire \$40 million has now ended up in the provincial transportation minister's riding, which covers about 4% of the trans-Canada highway. I suppose these changes are made upon recommendation of the provincial department of transportation, but it kind of left me high and dry.

My question relates to this, Mr. Minister. I want to thank you for the Greenspond causeway, which was in that agreement. However, I have a major problem. The causeway is now built, but the section of road from the causeway to the community requires \$300,000 of expenditures. The provincial government now says that they do not have it in their budget,

[Traduction]

M. McCain: Il n'a pas encore été question de Charlotte, monsieur le président. Ces deux projets dont j'ai parlé avaient été promis, d'abord aux habitants de Grand-Manan, ensuite à la compagnie, qui avait agrandi son usine de bonne foi. Il me semble que le ministre pourrait sortir ces deux projets du sac.

M. Pepin: J'ai fait bien mieux. Pour ce qui est de Sand Point, je vous ai dit que les choses progressaient normalement. En ce qui concerne l'aéroport de Grand-Manan, je vous ai indiqué que par suite de votre intervention j'examinerais de très près le dossier.

M. McCain: Merci encore une fois, monsieur le président, membres du Comité, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur McCain.

Monsieur Baker.

M. Baker (Gander—Twillingate): Je voudrais poser quelques brèves questions au sujet de l'entente sur les transports avec Terre-Neuve et des problèmes que j'y vois associés.

Auparavant, monsieur le ministre, je voudrais vous parler d'une suggestion qui m'a été faite il y a quelques semaines dans un tout petit village de pêche de Terre-Neuve. Vous avez un grave problème de communication. Vous utilisez des termes généraux. Les organes d'information sont probablement aussi coupables que vous à cet égard. Cet homme me disait donc de dire ceci à M. Pepin qui semblait éprouver quelques difficultés avec le pas du Nid-de-Corbeau dans l'ouest du Canada. «Avant que vous ne soyez né, George, me disait-il, au cours des années 1930, nous avions le même problème à Terre-Neuve. Nous avons réussi à régler notre problème avec les corbeaux en offrant une prime de 15 cents la tête».

Monsieur le ministre, l'entente sur les transports avec Terre-Neuve était très encourageante. Il y avait une bonne ventilation des fonds dans toute l'île de Terre-Neuve pour la route Transcanadienne. Quelque 40 millions de dollars devaient être dépensés. Jusqu'à très récemment, il était prévu 4 millions de dollars pour le tronçon de Gambo, 20 kilomètres pour le tronçon de Gander, 4 millions de dollars pour le tronçon de Bishop's Falls à Grand Falls. Or, je viens de vérifier, il semble que tout soit disparu.

Il y a eu des modifications à l'entente et presque tout l'argent, qui était auparavant bien distribué, soit 62 p. 100 des 40 millions de dollars, doit maintenant être dépensé dans la circonscription du ministre provincial des Transports qui ne compte que pour environ 4 p. 100 de la route Transcanadienne. Je suppose que ces modifications ont été apportées sur la recommandation du ministère provincial des Transports, mais je ne m'en retrouve pas moins déconcerté.

Je vous remercie pour la chaussée de Greenspond, qui était prévue dans l'entente, monsieur le ministre. Cependant, j'ai un problème. La chaussée est construite, mais il faudrait \$300,000 pour la route qui doit relier la chaussée à la localité. Le gouvernement provincial affirme ne pas avoir les fonds nécessaires dans son budget. Il ne prévoit pas faire quelque

[Text]

and they will not have it next year; they might have it in three years' time. I am wondering if the same type of manoeuvring of money in that agreement could be made and \$300,000 could be found to do the road. After all, we spent \$3.7 million on the causeway, and for the sake of the \$300,000 for the road, which the provincial government cannot seem to find, I think it would be a worthwhile exercise.

The other thing that I wanted to ask you about in that same agreement is the great need for an airstrip on Fogo Island. Perhaps the air administrator might know something about that.

Mr. Pepin: Dispose of the air administrator first. Fogo Island . . .

Mr. McCain: I have given you the solution to the Crow, so at least you should give me the road.

Mr. Pepin: Can you answer the question in full? I know it is one of those we were looking at.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we would agree with Mr. Baker on his position regarding the need for an airstrip at Fogo Island, and I have asked the air administration to accelerate its planning toward that end.

Mr. Pepin: But you do not have any financing for it yet.

Mr. Sinclair: We do not have the financing for it yet, but we are working on developing the planning for the project and getting the necessary approvals.

• 1220

Mr. Pepin: On the roads business, as you know, it is quite complicated. We had, a couple of years ago, the third highway agreement with Newfoundland and with other maritime provinces. Now the Minister of Finance has made available \$35 million in Newfoundland. Each time we negotiate the percentage of the matching . . . the matching percentage of the province, we also, and this is new, try and negotiate with them where the money is going to go. So we do our best really to accommodate, and this is not easy, the interests of the provincial government and the interests of federal government. Very often what makes the decision at the end of the day is the degree of preparation of some of the road programs that the province is able to bring forward at any particular moment, and possibly some of the malformations that you were talking about.

The maritime provinces have not been unfriendly to these highway developments, and they are quite defensible, not only in terms of make-work, but in terms also of the cost of transportation in the province. There have been some studies which tend to make me think that highway developments of the kind that we are talking about now are, in terms of the economic welfare of the country, potentially much better than some of the subsidies I am thinking about now. It takes some time to convince people of that; it takes some time to convince people they cannot have both, and something else on top of both.

[Translation]

chose avant trois ans. Je me demande si l'entente ne pourrait pas être manipulée encore une fois de façon à fournir \$300,000 pour la construction de cette route. Il faut songer que 3.7 millions de dollars ont déjà été dépensés pour la construction de la chaussée. Il devrait être possible de trouver les \$300,000 qui restent et que le gouvernement provincial ne semble pas vouloir fournir.

Je voudrais également vous signaler, monsieur le ministre, le besoin pressant d'une piste d'atterrissage à Fogo Island dans le cas de la même entente. L'administrateur des transports aériens en sait peut-être quelque chose.

M. Pepin: En ce qui concerne l'administrateur des transports aériens d'abord, Fogo Island . . .

M. McCain: Je vous ai livré la solution du problème du pas du Nid-de-Corbeau. Vous pourriez me donner au moins ma route.

M. Pepin: Vous pouvez répondre à la question en entier? Je sais que c'est l'un des projets que nous examinons.

M. Sinclair: Nous sommes d'accord avec M. Baker lorsqu'il dit qu'une piste d'atterrissage à Fogo Island constitue un besoin pressant. L'administration des transports aériens a été priée d'accélérer le processus en ce qui concerne ce projet.

M. Pepin: Vous n'avez pas encore les fonds nécessaires, cependant.

M. Sinclair: Pas encore, mais nous sommes en train de mettre le projet au point et de demander les autorisations nécessaires.

M. Pépin: Pour ce qui est de l'affaire de la route, la situation est assez compliquée. Il y a deux ans, nous avons conclu notre troisième entente sur les routes avec Terre-Neuve et d'autres provinces maritimes. Cette année, le ministre des Finances a \$35 millions pour Terre-Neuve. Ce qu'il nous faut, maintenant, c'est que lorsque nous négocions le pourcentage équivalent que doit fournir la province, nous essayons de déterminer l'endroit où les fonds doivent être dépensés. Nous essayons de concilier, et j'aime autant vous dire que ce n'est pas facile, les intérêts du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral. Bien souvent, la décision qui est prise à tel ou tel moment dépend du degré de préparation des divers programmes de construction de routes que propose la province. C'est ainsi que peuvent se produire les défaillances dont vous avez parlé dans le système.

Les provinces maritimes ne se montrent pas récalcitrantes face à ces projets de construction de routes. Ceux-ci sont très justifiables, soit dit en passant, non pas seulement pour ce qui est de la création d'emplois, mais également pour ce qui est du coût des transports dans les provinces. Des études ont démontré que ce genre de projets de construction de routes est beaucoup plus profitable au pays du point de vue économique que bien des subventions qui me viennent à l'esprit. Le problème est qu'il faut du temps pour réussir à convaincre les gens de ce fait, du fait qu'ils ne peuvent pas avoir les deux et autre chose encore.

[Texte]

But this is really the philosophy that I have tried to push in the Maritimes, the memoranda of agreement based on three principles: joint planning, the trade-offs, and the envelopes that you have heard of so often on that subject. It will take quite a lot of time to develop a way of looking at problems, and I have been trying to do that in the Maritimes, trying to tell people there are better ways of helping transportation in the Maritimes than some of the subsidies that exist now. They should accept that in the knowledge that there are limitations to the amount the federal government can spend.

Mr. Baker (Gander—Twillingate): Mr. Minister, thank you very much. I hope you look at it, because these two things are the most important things to me in your department. I appreciate your concern in the past.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I would like to ask a few questions on a proposal that you put forward to the House on C-155, and ask if some of the bright and able people that you surround yourself with could supply some answers if you cannot.

The 31-million-ton cap: Has the cost been projected if that cap was removed to the year 1990-1991?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. McKnight: What would that number be?

Mr. Pepin: \$1.15 billion.

Mr. Arthur Kroeger (Deputy Minister, Transport Canada): If we paid all volume increases.

Mr. McKnight: That is additional cost?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. McKnight: Additional cost if the cap is removed.

Mr. Pepin: That is on the presumption that the . . .

Mr. Kroeger: A one-third increase in volume.

Mr. Pepin: One-third, from 31 million to 41 million tons.

Mr. McKnight: In ten years.

Mr. Pepin: Over the period.

Mr. McKnight: What is the decrease projected then on the \$651 million due to inflation? What would that be in real purchasing money in 1991?

Mr. Pepin: It depends on the rate of inflation we are going to have.

Mr. McKnight: I am sure, Mr. Minister, that you must have projected those costs.

Mr. Pepin: Yes, there are some assumptions.

[Traduction]

C'est l'idée que j'ai essayé de développer dans les provinces maritimes. J'ai voulu que les conventions soient fondées sur trois principes: la planification commune, les échanges et les enveloppes dont vous avez tellement entendu parler dans ce contexte. Il faudra du temps pour en arriver à une nouvelle perception des problèmes. C'est ce que j'essaie de favoriser dans les provinces maritimes. J'essaie de dire aux gens qu'il y a de meilleures façons d'administrer les transports dans les Maritimes que le recours aux subventions, comme c'est le cas actuellement. Elles devraient accepter ce point de vue sachant qu'il y a des limites aux dépenses du gouvernement fédéral.

M. Baker (Gander—Twillingate): Merci, monsieur le ministre. J'espère que vous accorderez une attention particulière à ces deux dossiers que je considère comme les plus importants dans ce champ d'activités. Je vous remercie aussi pour ce que vous avez fait dans le passé.

Le président: Merci, monsieur Baker.

C'est à M. McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je voudrais vous poser quelques questions au sujet de la proposition que vous avez faite à la Chambre dans le cas de l'étude du projet de loi C-155. Si vous n'êtes pas en mesure de répondre, j'espère qu'au moins les gens très compétents qui vous entourent sauront le faire.

D'abord, en ce qui concerne la limite de 31 millions de tonnes, a-t-on établi ce qu'il en coûterait de l'éliminer en 1990-1991?

M. Pépin: Oui.

M. McKnight: Quel est le montant?

M. Pépin: \$1.15 milliard.

M. Arthur Kroeger (sous-ministre, Transports Canada): En supposant que nous payions toutes les augmentations de volume.

M. McKnight: Ce serait des coûts supplémentaires?

M. Pépin: Oui.

M. McKnight: Des coûts supplémentaires si la limite est éliminée.

M. Pépin: En supposant . . .

M. Kroeger: Une augmentation d'un tiers du volume.

M. Pépin: De 31 millions à 41 millions de tonnes.

M. McKnight: En dix ans.

M. Pépin: Au cours de la période.

M. McKnight: Quelle est la perte due à l'inflation pour ce qui est des \$651 millions? Quelle serait la valeur réelle de ce montant en 1991?

M. Pépin: Tout dépend du taux d'inflation d'ici là.

M. McKnight: Je suis sûr, monsieur le ministre, que vous avez dû prévoir des coûts.

M. Pépin: Certaines hypothèses ont en effet été établies.

[Text]

Mr. Kroeger: We have not calculated it, Mr. Chairman. The inflation assumption was 8% in the first year, 7% in the second, and then 6% a year thereafter, so it will be fairly easy to run the calculation of what the depreciation in the present-day value of the \$651 million would be. But I do not think I have ever seen any figures on that.

• 1225

Mr. Pepin: Bear in mind also, Mr. McKnight, in your usual intelligent approach to these things, that the \$651 million would increase also in terms of the participation of the federal government to the cost of transportation increases on top of the 3336... So you must not take the \$651 million as a completely fixed amount; it is an amount that is adjusted, that is indexed to a certain extent. Right? Do you follow that?

Mr. McKnight: I follow what you are saying, Mr. Minister, but that...

The Chairman: I am going to have to interrupt you here, because it seems to me you are now asking questions on a bill that is now before the House but not before the committee; since we do not have that reference, I am afraid I am going to have to ask you to deal with the estimates.

Mr. McKnight: I do not wish to get into a discussion with the Chair, but I think if you will look at the estimates, Mr. Chairman, you will find that these estimates and these numbers that I am asking about are included in the estimates for transport.

The Chairman: I do not think there...

Mr. Pepin: Are not these in the estimates, Mr. Mulder, the interim payment?

Mr. Mulder: No. It is in supplementary aids. I do not know whether the supplementary aids are part of the terms of reference of this committee at this stage or not.

The Chairman: They have been referred, but we are not dealing with them today.

Mr. McKnight: All right. But someday we hope to have this in committee. Is that your plan, Mr. Minister?

Mr. Pepin: Oh, that is news. Alert the press.

Mr. McKnight: I just wondered if that is what you hoped to...

Mr. Pepin: Conservatives are going to have the vote in the committee! That is a great truth of the day.

Mr. McKnight: I said someday, and I am sure that that will happen. I am absolutely convinced.

I would like to ask a question regarding the appointment of a consultant by the name of Mr. Allen to do a type of study regarding the cost of the movement of canola east of Thunder Bay. Could you give me any terms of reference that Mr. Allen works under? Does he have any specific terms of reference? Could you inform the committee?

[Translation]

M. Kroeger: Nous n'avons pas fait les calculs, monsieur le président, mais les hypothèses sont 8 p. 100 d'inflation la première année, 7 p. 100 la deuxième année et 6 p. 100 l'année suivante. Il est donc facile de voir quelle serait la dépréciation de ce montant de \$651 millions en dollars actuels. Il reste que je n'ai vu de chiffre nulle part à ce sujet.

M. Pepin: Je sais que vous avez toujours une approche très intelligente vis-à-vis de ces questions, monsieur McKnight. Rappelez-vous que ce montant de 651 millions de dollars augmenterait puisque la participation du gouvernement fédéral aux hausses de coût des transports augmenterait elle aussi passé les 3,336... Donc, ce montant de 651 millions de dollars ne serait pas complètement fixe. Il serait rajusté, indexé dans une certaine mesure. Je ne sais pas si vous me suivez.

M. McKnight: Je comprends ce que vous dites, monsieur le ministre, mais...

Le président: Je vais devoir vous interrompre ici. Il me semble que vos questions portent sur un projet de loi qui est toujours devant la Chambre et qui n'a pas encore été renvoyé au Comité. Je vais devoir vous demander de vous en tenir aux prévisions budgétaires puisque le comité n'est pas autorisé à examiner le projet de loi.

M. McKnight: Je ne veux pas m'engager dans un débat avec vous, monsieur le président, mais je vous invite à examiner de près les prévisions budgétaires. Les chiffres dont je parle sont inclus dans les prévisions budgétaires du ministère des Transports.

Le président: Je ne crois pas...

M. Pepin: Les paiements provisoires sont inclus dans ces prévisions budgétaires, monsieur Mulder?

M. Mulder: Non. Ils se trouvent parmi les aides supplémentaires. Je ne sais pas si les aides supplémentaires font partie du mandat du comité à ce stade.

Le président: Elles ont été renvoyées au comité, mais elles ne sont pas à l'étude aujourd'hui.

M. McKnight: Très bien. Cependant, la question sera renvoyée au comité un jour.

M. Pepin: Voilà du nouveau. Il faut alerter les journaux.

M. McKnight: Je voulais simplement savoir si c'était votre intention...

M. Pepin: Les conservateurs vont avoir l'occasion de voter en comité! C'est tout une nouvelle.

M. McKnight: Je suis sûr que ce sera le cas un jour.

Je voudrais vous interroger maintenant au sujet de la nomination d'un consultant du nom d'Allen en vue d'une étude sur le coût du transport du canola à l'est de Thunder Bay. Vous pouvez me dire quel est le mandat de M. Allen? A-t-il seulement un mandat précis?

[Texte]

Mr. Pepin: No. You know what the job is? First of all you know that the canola will come under the statutory rate to Thunder Bay. You know that the minimum compensatory rate that existed from Thunder Bay east would in principle—if one corrects an anomaly one does not create another one—would in principle disappear. It is generally believed that there should be some accommodation of that, some phasing in, some idea of that kind; that is presumably why the committee is chaired by Mr. Allen. If I read my memo right, he is there as a facilitator of . . .

Mr. Mulder: Collect the facts.

Mr. Pepin: Yes. Go ahead, Mr. Mulder, on that.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, just briefly, there is an interdepartmental committee set up, and Mr. Allen works for that interdepartmental committee; he and that committee are dealing directly with the eastern and western crushers to collect all the facts and put together a report toward the end of June for the Minister of Transport. Then if he agrees, it goes to Cabinet. We could make the terms of reference for Mr. Allen, and indeed for the committee, available to the committee if you wish.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if I could—and the persons who sit on that committee?

Mr. Mulder: Yes. We could do so.

Mr. McKnight: Can you, Mr. Minister, explain why you would not have used CTC to do that study?

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, the agreement that was reached in consultation, in part, with the western crushers was that the CTC would do a major part of the analysis. The CTC in particular are going to be focusing on the freight rate issue. The study deals with not just with the freight issue in entirety; it also deals with industry, regional balance, export potential, etc. And an agreement was reached to have the CTC do most of the freight rate analysis. So they are an essential part of the whole study.

Mr. Pepin: When I read about it I thought that the purpose was to bring a fresh face, somebody who would interface well with all the parties, somebody who had not a history of decision-making that would be considered by some as being partial or prejudiced or whatnot. So he was . . .

Mr. McKnight: Do you find him a fresh face that has not been involved in decisions before, Mr. Minister?

Mr. Pepin: I met him once. I do not know the whole of his CV by heart. Do you?

Mr. Mulder: Yes, I know his CV; he is a very competent individual.

• 1230

Mr. McKnight: I am not criticizing that. You would not find him a fresh face, Mr. Mulder.

[Traduction]

M. Pepin: Non. Vous savez de quoi il s'agit? Pour commencer, le taux statutaire s'applique au canola jusqu'à Thunder Bay. Le taux de compensation minimum qui existait à partir de Thunder Bay vers l'est disparaîtrait en principe. On ne corrige pas une erreur en en commettant une autre. On semble croire que le processus devrait se faire par étapes. C'est sans doute cette possibilité qu'examine le Comité présidé par M. Allen. Si mes notes sont exactes, son travail consiste à faciliter . . .

M. Mulder: À réunir les faits.

M. Pepin: Allez-y, je vous en prie, monsieur Mulder.

M. Mulder: Un comité interministériel a été créé, monsieur le président, et M. Allen est chargé de diriger ce comité. Son travail consiste à traiter directement avec les installations de trituration de l'Est et de l'Ouest, à réunir les faits et à préparer un rapport destiné au ministre des Transports pour la fin de juin. Puis, si le ministre est d'accord, le rapport doit être soumis au Cabinet. Le mandat de M. Allen et du comité interministériel en question peut être communiqué à ce comité.

M. McKnight: Il serait possible, également, de connaître les noms des personnes qui siègent à ce comité?

M. Mulder: Oui.

M. McKnight: Le ministre peut-il expliquer pourquoi il n'a pas eu recours à la CCT?

Le président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Selon l'entente intervenue en partie avec les installations de trituration de l'Ouest, la CCT devait jouer un rôle important dans cette étude. Entre autres, la CCT devait examiner de près la question des taux du transport des marchandises. L'étude, cependant, porte sur autre chose que les taux du transport des marchandises; elle déborde sur l'industrie, l'équilibre régional, les possibilités d'exportation, etc. En ce qui concerne la CCT, elle doit faire le gros du travail pour ce qui est des taux du transport des marchandises. C'est une partie très importante de l'étude.

M. Pepin: Lorsque j'ai pris connaissance de cette nomination, je me suis dit que c'était une façon de faire intervenir dans le processus quelqu'un de nouveau, quelqu'un qui pouvait parler à toutes les parties concernées, quelqu'un qui n'avait pas pris part aux décisions antérieures et ainsi qu'il ne pouvait pas être considéré comme ayant un parti pris . . .

M. McKnight: Selon vous, il est nouveau et n'a pas pris part aux décisions antérieures, monsieur le ministre?

M. Pepin: Je ne l'ai rencontré qu'une fois. Je ne connais pas ses antécédents par coeur. Vous en savez davantage?

M. Mulder: Je sais qu'il est très compétent dans son domaine.

M. McKnight: Je ne critique pas. Vous trouvez que c'est quelqu'un de nouveau, monsieur Mulder?

[Text]

Mr. Mulder: I would not want to leave the impression that a fresh face means somebody who does not know anything about a topic. He does know a lot about industrial development, about freight rates, and about the food processing industry, etc. That is why he was hired, and he has not been directly involved in the issue of what to do about a minimum compensatory rate.

The Chairman: Mr. Mulder, for the purposes of the record, would you give the man's full name, please?

Mr. Mulder: Mr. Don Allen. He is the consultant located in Ottawa; I forget the exact title of his firm.

The Chairman: Okay. Thank you.

Mr. McKnight: I have just one other question, I guess two. Has there been any progress made on the appointment of a chairman for CTC?

Mr. Pepin: No, not recently; it is still under consideration.

Mr. McKnight: Would you be able to inform the committee any time in 1983, 1984, Mr. Minister? Can I pin you down?

Mr. Pepin: Obviously, I cannot.

Mr. McKnight: One other question arising from a question I asked for information in the House regarding the transfer of rights of way between the federal government and the province of Saskatchewan: Have you had an opportunity to . . .

Mr. Pepin: Just that what I said was true, that Manitoba and Alberta have accepted the transfer. Saskatchewan, I questioned somebody, and he told me that it was on the right track, but it had not been completed yet. Why has it not been concluded, Mr. Mulder?

Mr. Mulder: I do not have the information. Perhaps I could give you a phone call and tell you why it has not been completed.

Mr. Pepin: Maybe you could be helpful there, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: If I knew what the problem was, maybe I could.

Mr. Pepin: What is the problem?

Mr. Mulder: I do not believe there is a problem.

Mr. Pepin: The problem with the previous government is that they wanted all sorts of other rights, like mining rights . . .

Mr. Mulder: But even there we were close to agreement.

Mr. Pepin: —which we did not have. So we could not transfer what we did not have.

Mr. McKnight: They were still held by Canadian National, is that . . . ?

Mr. Pepin: I do not know by whom they are held, but . . .

Mr. Mulder: But even during the closing days of the previous government, we were close to getting an agreement,

[Translation]

M. Mulder: Quelqu'un de nouveau ne signifie pas quelqu'un qui ne connaît absolument rien au sujet. Il est très au courant de questions comme le développement industriel, les taux de transport des marchandises, l'industrie du conditionnement des aliments et le reste. C'est à ce titre qu'on a fait appel à ses services. Pour le reste, il n'a pas été directement impliqué dans la question de savoir quoi faire avec le taux de compensation minimum.

Le président: Vous voulez bien indiquer son nom au long, pour le compte rendu, monsieur Mulder?

M. Mulder: Il s'agit de M. Don Allen. Il est consultant à Ottawa. Je ne me souviens plus du nom exact de son entreprise.

Le président: Très bien.

M. McKnight: J'ai encore deux questions à vous poser. Y a-t-il eu des progrès de faits en vue de la nomination d'un président à la CCT?

M. Pepin: Pas récemment. Le sujet est toujours à l'étude.

M. McKnight: Vous pouvez dire si ce sera en 1983, 1984, monsieur le ministre? Vous pouvez me donner un délai précis?

M. Pepin: De toute évidence, non.

M. McKnight: Une autre question qui fait suite à mon intervention à la Chambre relativement au transfert des droits de propriété entre le gouvernement fédéral et la province de la Saskatchewan. Avez-vous eu l'occasion . . .

M. Pepin: Je répète ce que j'ai déjà dit, que le Manitoba et l'Alberta ont accepté le transfert. Pour ce qui est de la Saskatchewan, on m'informe qu'il y a des progrès mais que la question n'est pas encore réglée définitivement. Pourquoi, monsieur Mulder?

M. Mulder: Malheureusement, je l'ignore. Je puis communiquer avec vous par téléphone.

M. Pepin: Vous le savez peut-être, monsieur McKnight.

M. McKnight: J'ignore ce qui se passe.

M. Pepin: Qu'est-ce qui ne va pas?

M. Mulder: Je ne pense pas qu'il y ait un problème quelconque.

M. Pepin: Le problème avec le gouvernement précédent était qu'il voulait obtenir toutes sortes d'autres droits, comme les droits miniers . . .

M. Mulder: Même là, nous étions près d'une entente.

M. Pepin: Nous ne disposions pas de ces droits nous-mêmes. Nous ne pouvions certainement pas les transférer à la province.

M. McKnight: Ce sont toujours les chemins de fer nationaux . . .

M. Pepin: Je ne sais pas qui les détient mais . . .

M. Mulder: Dans les jours qui ont précédé le départ du gouvernement antérieur, nous sommes venus prêts de parvenir

[Texte]

and we had to start a bit new because there were new players involved through the new provincial government. But I am not aware of any problems; they may be just taking their normal course.

The Chairman: That completes our normal questioning time. Unfortunately, we are not going to be able to report the estimates unless we meet again on Tuesday. I have not explored the availability of witnesses for Tuesday at 11.00 a.m., which would be our normal meeting time, nor have I explored with the members of the committee whether they want another meeting or not. My personal preference is to report them, rather than to have it look as if we have not done our work on them. But I will discuss the matter with the members of the subcommittee and we will make a decision and notify members if there will be a meeting.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Yes. I put my name down for a third round. I appreciate this is the time we are supposed to conclude, and I know the minister has been here for a full morning and is not anticipated back this afternoon. I do not know—are we going to have a third round, or should we wait and discuss it? Is the minister available Tuesday after the steering committee meets?

Mr. Pepin: I do not know.

Mr. Nowlan: I had some questions on the letter you gave me today, very short questions. I have really about three or four more questions. It would take five minutes.

The Chairman: Is the witness available for another five minutes?

Mr. Pepin: I have always been in the hands of the committee.

The Chairman: I have a bit of a problem, because I have a 12.30 p.m. commitment, but I can take five or seven minutes, whatever.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman, and I thank the committee members and the minister. On the letter that was tabled, and just very quickly, I appreciate the letter, on page 4 the minister outlines, Mr. Chairman, what he proposes to do in terms of the federal-provincial consultation.

The Chairman: Mr. Nowlan, you will have to identify that letter, because I am not aware of its having been tabled.

Mr. Nowlan: I certainly do not mind tabling it, as far as that is concerned—a letter of May 25 addressed to myself from the minister.

The Chairman: Thank you. We will take this as having been tabled by the minister.

Mr. Nowlan: Thank you. I am on page 4, those three steps on the federal-provincial consultation, and my question really is: Other than the provinces, and I gather you are referring to the Ministers of Transport of the provinces, what opportunity, if any, is there going to be for the public to have the reports referred to in subparagraph 1 and subparagraph 2? That was my first question. Are those reports going to be public or are

[Traduction]

à une entente. Nous avons dû tout reprendre lorsque le nouveau gouvernement provincial est arrivé sur la scène. Je ne pense pas qu'il y ait de problème, cependant. Le processus suit son cours.

Le président: C'est tout le temps qui était normalement réservé aux questions. Malheureusement, nous n'allons pas pouvoir faire rapport des prévisions budgétaires, à moins que nous nous réunissions à nouveau mardi. Je n'ai pas pressenti de témoin pour mardi 11 heures, ce serait l'heure normale de réunion. Je n'ai pas consulté non plus les membres du Comité au sujet d'une telle réunion. Je préférerais, en ce qui me concerne, que nous faisons rapport des prévisions budgétaires. Nous éviterions ainsi de donner l'impression que nous n'y avons pas travaillé. Nous en reparlerons de toute façon à ce Comité et nous aviserons en conséquence.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je m'étais inscrit pour un troisième tour. Je sais que c'est l'heure à laquelle la réunion devrait normalement prendre fin, mais le ministre n'est pas sensé revenir cet après-midi. Je ne sais trop que faire. Est-il possible d'avoir un troisième tour? Dois-je attendre les résultats des discussions? Le ministre est-il disponible mardi après la réunion du sous-comité?

M. Pepin: Je ne sais pas.

M. Nowlan: J'avais seulement quelques très brèves questions au sujet de la lettre que j'ai reçue de vous aujourd'hui. J'ai trois ou quatre questions tout au plus. Je n'ai besoin que de cinq minutes.

Le président: Le témoin est-il disposé à rester cinq minutes de plus?

M. Pepin: J'ai toujours été à la disposition du Comité.

Le président: J'ai un problème moi-même puisque j'avais prévu quelque chose à 12 h 30. Je puis cependant rester cinq minutes de plus.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président, membres du Comité, monsieur le ministre. À la page 4 de la lettre qui été déposée, le ministre indique ce qu'il entend faire au sujet des consultations fédérales-provinciales.

Le président: Dites-nous de quelle lettre exactement il s'agit, monsieur Nowlan. À ma connaissance, elle n'a pas été déposée.

M. Nowlan: Je veux bien la déposer, si elle ne l'a pas été. Il s'agit d'une lettre du ministre qui m'est adressée, en date du 25 mai.

Le président: Merci. Elle sera considérée comme ayant été déposée par le ministre.

M. Nowlan: Merci. À la page 4, il y a trois étapes prévues pour les consultations fédérales-provinciales. En dehors des provinces, et je suppose qu'il s'agit des ministres des Transports des provinces, quelle chance aura le public de prendre connaissance des rapports mentionnés aux sous-alinéas 1 et 2? Ces rapports seront-ils rendus publics ou envoyés directement aux ministres des Transports concernés?

[Text]

they going to be sent directly to the respective ministers of transport?

[Translation]

• 1235

My second question follows from that. Is there going to be any opportunity, coming to step 3, for in effect public input? In other words, perhaps even public representation from those industries—be they transport or business—which feel very much affected by the recommendations finally to come from the federal-provincial committee?

Mr. Pepin: A short answer: In phase 2, the interested parties are invited to make their contribution to the assessment of the data collected in phase 1—okay?—in the evaluation of the impact. So every person who wants to make his views known, can do it at that point.

In phase 3, which is the consultation phase, the joint federal—provincial committee will be discussing their conclusions with interested groups.

Mr. Nowlan: Okay. I appreciate that. Now coming back to the first part of your answer, you say the industries affected will be involved, but . . .

Mr. Pepin: Interested parties, I said.

Mr. Nowlan: Interested parties will be involved, okay, but that information comes in by segments to either the committee or the minister. Will the interested parties and the public know the results of that analysis?

Mr. Pepin: Phase 3. That is what will be talked about in phase 3. When you have the data, the analysis of the data, you will have a choice of consequences and that will be debated with the interested parties.

Mr. Nowlan: But I am trying to get into the public domain. It is not going to be debated between five ministers of transport, yourself, and the four Atlantic ministers of transport?

Mr. Pepin: No. This is the joint committee meeting with the truckers, meeting with the unions, meeting with different kinds of people—and with the shippers, obviously—to discuss the conclusions they have reached.

Mr. Ellis: And what they will be discussing will be in the public domain? It will be publicized?

Mr. Pepin: Yes. For example, they will say: Well, these freight rates serve purpose X in that particular way. Highway development served the same purpose at twice the benefit for the same amount of money.

Mr. Nowlan: Again, to follow up my last question on this point. Then during this discussion, is there going to be that last opportunity for the interested parties, or some of them, actually to make representation on the conclusions of this federal-provincial committee?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Nowlan: Yes? Okay. Thank you very much. My last question really is not, but could be, a question. You may short-

Ma deuxième question découle de la première. A la troisième étape, le public aurait eu l'occasion de participer au processus? En d'autres termes, les secteurs concernés, que ce soit au niveau des transports ou à un autre niveau, par les recommandations éventuelles du comité fédéral-provincial auront-ils l'occasion de se faire entendre en public?

M. Pepin: Brièvement, à la deuxième étape, les parties intéressées seront invitées à faire connaître leur opinion au sujet des données réunies lors de la première étape relativement à l'évaluation des répercussions. Toute personne qui voudra faire connaître son point de vue aura l'occasion de le faire à ce moment-là.

Pour ce qui est de la troisième étape, l'étape de la consultation, le Comité mixte fédéral-provincial discutera de ces conclusions avec les groupes intéressés.

M. Nowlan: Je comprends. Je reviens au premier élément de votre réponse. Vous dites que les secteurs touchés participent . . .

M. Pepin: Les parties intéressées.

M. Nowlan: Bon, les parties intéressées. L'information, cependant, parviendra par tranches soit au Comité, soit au ministre. Les parties intéressées et le public auront-ils l'occasion de prendre connaissance des résultats de cette analyse?

M. Pepin: À la troisième étape. C'est ce dont il sera question à la troisième étape. Lorsque tout le monde sera en possession des faits, de l'analyse des faits, il y aura des choix effectués, et c'est ce dont les parties intéressées seront invitées à débattre.

M. Nowlan: Ce que je veux savoir, c'est si le débat sera public. Tout cela ne sera pas simplement discuté entre les cinq ministres des Transports, vous-même et les quatre ministres des Transports des Provinces atlantiques?

M. Pepin: Non. Le Comité mixte rencontrera les camionneurs, les syndicats, les gens de toutes catégories, les expéditeurs, de toute évidence, pour discuter des conclusions auxquelles il en sera venu.

M. Ellis: Le sujet de leurs discussions sera public? Tout cela sera rendu public?

M. Pepin: Oui. On pourra dire, par exemple: ces taux de transport de marchandises sont là pour telle ou telle chose. Telle mesure de transport par route comporte deux fois plus d'avantages au même coût.

M. Nowlan: Toujours à ce sujet, au cours de cette discussion, les parties intéressées, ou du moins certaines d'entre elles, auront l'occasion, pour la dernière fois, de présenter des instances relativement aux conclusions du comité fédéral provincial?

M. Pepin: Oui.

M. Nowlan: Merci beaucoup. Ma dernière question est une question et n'en n'est pas une. Vous avez l'occasion ainsi

[Texte]

circuit a very minor point of order. In view of your pretty open answers earlier this morning, and without trespassing on what we are not supposed to trespass on, I would like to know, Mr. Minister—and I did not ask this question earlier—have you had any memos or communication from either the chairman of Air Canada or the president of Air Canada concerning the potential overlap of the part-time duties of the chairman and his personal activities as a lawyer-businessman?

Mr. Pepin: No. You understand that, having been told by the Minister of Justice to be careful of whatever I would do and say on that subject, I have been scrupulously not intervening in any way, shape, or form into something which could be considered a political intervention by the RCMP.

Mr. Nowlan: Your explanation leaves me a little confused, which you did not intend to do, because your answer first . . . I perhaps could understand. I thought you said no, there had been no communications or memos from the chairman or president about the potential conflict of interest between part-time duties of the chairman utilizing Air Canada property, stationery, facilities, and whatever he might have been doing in a business way.

Mr. Pepin: I really do not know what you are trying to find out. Tell me what you are trying to find out, and I will try to answer the question. Do I know about this subject? No. Do I know about the innuendoes, the implications?

Mr. Nowlan: No.

Mr. Pepin: Yes, I do.

• 1240

Mr. Nowlan: Yes, I understand that. I am asking you specifically, as minister responsible for Air Canada, have you had brought to your attention through either communications, phone calls or memos, any concern, say, from the President of Air Canada to you as minister about a potential conflict, separate and apart from any criminal investigation, about the office, the part-time office of chairman or what the part-time chairman may have been doing in his business capacities, utilizing Air Canada property, stationery, and tickets, etc.? If that overruns the criminal investigation, then you can quite properly tell me and . . .

Mr. Pepin: I received phone calls, and this is from a diversity of people, to tell me what they thought was happening, which was wrong; I have a hard time remembering where each piece of information came from. Really, sincerely, it is on the basis of all this information that came to my attention directly, indirectly, and what not, that I asked for the inquiry.

Mr. Nowlan: You asked for the inquiry?

Mr. Pepin: Yes. Yes, I did.

Mr. Nowlan: So you sent it to the Minister of Justice.

Mr. Pepin: Yes. If I had not done that I would be on tender toes here this morning, but as I acted all through this thing to the best of my knowledge and ability, I feel very relaxed

[Traduction]

d'éviter un rappel au Règlement très mineur. Vous vous êtes montré très franc dans vos réponses ce matin. Je ne veux pas vous amener sur un terrain sur lequel vous ne voulez pas vous lancer. Je ne vous ai pas posé la question plus tôt. Vous avez reçu des notes ou des communications, monsieur le ministre, soit du président du Conseil d'Air Canada ou du président d'Air Canada relativement aux regroupements possibles des fonctions à temps partiel du président du conseil et de son activité personnelle en tant qu'avocat et homme d'affaires?

M. Pepin: Non. Vous comprendrez qu'après avoir été averti par le ministre de la Justice de faire très attention à ce que je ferais ou à ce que je dirai sur le sujet, j'ai scrupuleusement évité d'intervenir de quelque façon que ce soit dans cette affaire, la GRC ayant pu y voir une intervention politique.

M. Nowlan: Je suis sûr que ce n'est pas ce que vous avez voulu faire, mais vous avez quelque peu embrouillé les choses dans mon esprit. Vous pourriez peut-être m'aider à m'y retrouver. Je pensais que vous aviez dit que vous n'aviez pas reçu de communication ou de note du président du conseil ou du président au sujet d'un conflit d'intérêts possible entre les fonctions à temps partiel du président du conseil ayant accès aux biens et aux installations d'Air Canada et son activité en tant qu'homme d'affaires.

M. Pepin: Je ne sais trop à quoi vous voulez en venir. Dites-moi ce que vous voulez savoir et je vais vous répondre. Est-ce que je sais quelque chose à ce sujet? Non. Est-ce que je suis au courant des sous-entendus, des suppositions?

M. Nowlan: Non.

M. Pepin: Oui.

M. Nowlan: Je comprends très bien. Cependant, je vous demande précisément si en tant que ministre responsable d'Air Canada il a été porté à votre attention sous la forme de communications, d'appels téléphoniques ou de notes de service, du président d'Air Canada, par exemple, certaines préoccupations, en dehors de toute enquête criminelle dans cette affaire, au sujet des fonctions à temps partiel du président du conseil et de son activité en tant qu'homme d'affaires utilisant les biens, la papeterie, les billets d'Air Canada et le reste. Si ma question tombe dans le champ de l'enquête criminelle, vous pouvez me répondre tout à fait légitimement que . . .

M. Pepin: J'ai reçu des appels téléphoniques d'un certain nombre de personnes qui me disaient ce qui se passait, selon elles, ce qui était répréhensible. Je ne me souviens plus exactement d'où est venu chaque renseignement que j'ai reçu. En réalité, c'est sur la foi de ces renseignements que j'ai reçus directement et indirectement que j'ai demandé une enquête.

M. Nowlan: C'est vous qui avez demandé l'enquête?

M. Pepin: Oui.

M. Nowlan: Vous avez donc fait part de l'affaire au ministre de la Justice.

M. Pepin: Oui. Si je ne l'avais pas fait, je ne serais pas dans une situation aussi délicate ce matin. Cependant, j'ai fait de mon mieux. Je me sens très à l'aise car je n'ai rien fait que

[Text]

because I have not anything that I think I have done which you could find wrong, assuming that your standards are as good as mine.

Mr. Nowlan: I think you will find our standards equally as good, although perhaps a little different in some aspects, because once this government, once it is in opposition perhaps . . . Mr. Chairman, I appreciate the extension of the time, and I am through, but I just want to give you notice that I am going to write you a letter asking that if Air Canada ever comes back to this committee this session, there is certain information that . . . Frankly, in view of the minister's answers today, I think my question number 8 most likely is trespassing too far. But there are certain specific questions I would like to have Air Canada consider bringing the answers to, if and when they ever come back before this committee.

The Chairman: When I get your letter, obviously I will deal with it, Mr. Nowlan. Thank you for giving me notice.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, just on a point of order if I could, regarding the study being done by the department and Mr. Allen. Would the results of that study be made public, or will it be kept within the department?

Mr. Mulder: My recommendation to the minister would be that the work that was done with the industry would be made public. As to what might go to Cabinet would be another matter.

The Chairman: I think that answers the question.

Mr. Pepin: Does that mean there will be a report from Mr. Allen of some kind?

Mr. Mulder: Yes, there will be.

The Chairman: I want to thank the minister and his officials for their appearance here this morning. I think we had a very open meeting this morning. The questions were not very easy, but I think the answers, although they may not have been easy, were forthright. I thank the witnesses for their appearance and the members of the committee for their forbearance.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

vous puissiez considérer comme mal, en supposant que vos normes soient aussi bonnes que les miennes.

M. Nowlan: Je suis sûr que nos normes valent autant pour l'un que pour l'autre, même si notre façon de voir les choses est quelque peu différente, puisque l'un de nous fait partie du gouvernement et que l'autre est dans l'Opposition . . . J'en ai terminé avec mes questions pour l'instant, monsieur le président. Je tiens cependant à vous aviser que j'ai l'intention de vous écrire une lettre pour vous demander que si Air Canada comparait devant ce Comité au cours de la présente session il y ait certains renseignements . . . Après ce qu'a dit le ministre aujourd'hui, ma question numéro 8 va peut-être un peu trop loin. Il y en a cependant d'autres auxquelles j'aimerais qu'Air Canada réponde si la Société venait à comparaître de nouveau devant le Comité.

Le président: Je verrai ce que je peux faire une fois que j'aurai reçu votre lettre, monsieur Nowlan. Merci de m'en avoir donné avis.

M. McKnight: J'invoque le Règlement au sujet de l'étude menée par le ministère et M. Allen. Les résultats de cette étude sont-ils rendus publics ou gardés au ministère?

M. Mulder: J'ai recommandé au ministre que le travail qui aura été fait avec l'industrie soit rendu public. Pour ce qui est des propositions faites au Cabinet, c'est autre chose.

Le président: J'espère que cela répond à votre question.

M. Pepin: M. Allen présentera donc un rapport quelconque?

M. Mulder: Oui.

Le président: Je remercie le ministre et ses collaborateurs d'avoir bien voulu être des nôtres ce matin. Nous avons eu des échanges très francs. Les questions n'étaient pas faciles. Les réponses non plus, mais au moins elles ont été directes. Donc, merci aux témoins, merci aux membres du Comité.

La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-46"

DOCUMENT SUBMITTED BY
THE HONOURABLE JEAN-LUC PEPIN, MINISTER OF TRANSPORT

DUBIN IMPLEMENTATIONISSUE

- Status of implementation of 247 recommendations arising from 3 volumes of the Report of the Commission of Inquiry on Aviation Safety:

Vol I - May 1981
Vol II - Oct 1981
Vol III - Feb 1982

RECOMMENDATION SUMMARY

Implementation Complete	75
Final Implementation subject to Legislation (Aeronautics Act & CASB)	<u>70</u>
Implementation Essentially Complete	145
Implementation Underway (plan or program in place)	<u>102</u>
TOTAL	247

VOLUME I

- Canadian Aviation Safety Board
 - Legislative drafting complete.
 - Tabling subject to Parliamentary priorities.
 - Interim arrangements.
 - Steps have been taken, both administrative & organizational to separate Aviation Safety Bureau from CATA, including direct reporting relationship to the Administrator and assignment of advisory function to the Aircraft Accident Review Board.
- Incident Reporting Systems
 - Work progressing on implementation of recommendations contained in Finley study on occurrence reporting system. Special project team has been formed and a work plan is expected at the end of June. Should the CASB act not be passed in time for implementation of the system, consideration will be given to its implementation under the Aeronautics Act (to the extent possible).

VOLUME II

- Enforcement Manual & Training & Personnel

- New Enforcement Manual published December 1982 provides basis for tougher enforcement posture recommended by Justice Dubin.
- Training of all enforcement officers is underway and will be completed early this summer.
- Personnel resources being increased gradually.

- Memoranda of Understanding - CATA/CTC/RCMP

- All finalized except signature of CTC/RCMP, expected by end of May.

- Aeronautics Act Amendments

- Legislative drafting underway.
- Ready for tabling Fall '83.
- Includes provision for Civil Aviation Tribunal to provide fair and objective appeal process, civil penalty process, increased levels of fines and other legislative recommendations made by Justice Dubin.

- Departmental Fleet

- All deficiencies rectified - operating certificate issued 1 August '82.
- Regulatory Aircraft Fleet Study report to be finalized early June.
- New Flight Services organizational structure approved reporting directly to the Administrator in addition to direct reporting of regional managers to HQ.

- Weather Minima Standards Study (Hoglund)

- Hoglund report completed and distributed to industry for comment in late 1982.
- Despite lack of total industry consensus, basis now established for promulgation of new, clearer regulations currently being drafted.

- Aviation Weather Services Study

- Joint study between CATA and DOE well underway with completion expected in October '83.

- Will form basis for improved weather reporting, especially in the Arctic, an area specifically identified by Justice Dubin as requiring improvement.

Airworthiness

- Canadian Airworthiness Code
 - Currently being drafted to include not only design standards and airworthiness requirements, similar to the US but also a reference to unique Canadian airworthiness requirements.
 - Extensive consultation with Industry associations is continuing element of project.
- Airworthiness Bilateral Agreement CAN/US
 - Currently being re-negotiated to bring up to date with respect to certification and familiarization. A number of meetings have been held with the FAA and very significant progress has been made. Finalization of an agreement expected in Fall 83.
- Continuing Airworthiness
 - Implementation of organizational plan and staffing for new division underway which fully addresses recommendations of Justice Dubin.
 - The division will review airworthiness directives and important Service Bulletins to ensure that the Canadian Fleet remains airworthy. It will also operate a Service Difficulty Reporting System.
- Airworthiness Standards Study
 - Study of airworthiness standards for small aircraft is now in the tendering process and a second study covering helicopters will go to tender this summer.
 - Each will take about 1 year to complete.
 - These studies will promote a suitable basis for developing improved airworthiness standards for small aircraft, as recommended by Justice Dubin.

VOLUME III

- RAMP

- Radar replacement program submitted to T.B. A Cabinet Submission is being readied.
- Planned implementation begins in 1986 with last system operational in early 1990's.

- ELT's
 - Carriage of ELT's made mandatory April 1, 1982.
- Pilot Training & Licensing
 - Upgraded standards relating to training and licensing requirements are included in draft of new regulations currently the subject of consultation with the industry.
- Civil Aeronautics Reorganization
 - Submission to Treasury Board on organization change proposal by end of June.
 - Includes separate directorates for Air Navigation and Aviation Regulation reporting to the Administrator.
 - Enforcement will report to a director of Enforcement and Legislation and a new Continuing Airworthiness division will be established.
- Search & Rescue
 - Cross study completed. Implementation underway.
 - DND remains lead organization. DOT to consolidate its role.
 - Study currently underway by DSS to determine SAR organizational structure, due for completion in early June 83.

APPENDIX "TRPT-47"

LIST OF QUESTIONS SUBMITTED BY
MR. FORRESTALL CONCERNING AIR CANADALAYOFFS OF IAM STAFF

1. Why is Air Canada discriminating against the IAM in terms of not providing them with the same offer as was given management?
2. 585 IAM staff were laid off by January, 1983. When does Air Canada expect to recall them?

QUEBEC SECRET BONUSES FOR AIR CANADA MANAGEMENT

3. It was reported in yesterday's Gazette that Air Canada has been paying its top 400 executives in Quebec (those who make over \$45,000 a year) a secret bonus (about \$'800 for each employee earning the minimum \$45,000) to assist them in paying Quebec taxes (depending on the salary level, the Quebec taxation rate is 15 to 20% higher than in other parts of Canada).

With a \$32 million loss; with a 15% Air Canada staff reduction; within an economic recession, does the President of Air Canada not think this is a little generous to a select few?

CANADIAN TAXPAYERS PAYING AIR CANADA EXECUTIVES IN QUEBEC
EXTRA MONEY (\$1 MILLION IN 1982) TO PAY QUEBEC TAXES

4. How can the President justify Canadian taxpayers footing the bill for some 400 Quebec Air Canada executives of up to \$1 million last year to assist them in paying Quebec taxpayers when other Air Canada employees living in Quebec do not get this advantage -- when hundreds of workers have been laid off by Air Canada?
5. Does the President receive extra compensation to pay Quebec taxes?
6. If not, is this not an admission that deep down he thinks this practice is morally wrong?

HOW MUCH DID AIR CANADA PAY SINCE 1978

7. It was reported in the Gazette that this practice started in 1978.

Since 1978, how much money has been spent for each year to pay additional compensation to Air Canada Quebec executives earning over \$45,000?

AIR CANADA JUSTIFIES THAT OTHER NATIONAL COMPANIES IN QUEBEC DO THIS

8. The Gazette article quotes an Air Canada official, Gerard Larault as stating that "other national companies based in Montreal offer similar compensation programs to their executives."

Does the President know of any other Crown corporation or federal agency based in Quebec that offers a similar compensation program SPECIFICALLY to assist in paying Quebec taxes for their executives -- but not for their rank and file workers?

NORDAIR

9. How is Nordair these days? Does Air Canada still have some form of mandate to sell Nordair, and in the present economic environment, have there been any interested buyers, and if so, whom?
10. Provide a status report?

QUEBECAIR'S FUTURE -- STATUS REPORT

11. What is the present status of the special Committee, which includes Air Canada, on the future of Quebecair?

SLOW PROGRESS IN ADAPTING TO THE MICROCOMPUTER REVOLUTION

12. Has the Chief Operating Officer of Air Canada discussed this with the Minister of State for Science and Technology and other Cabinet Ministers, and if so, when, and what has been the government's response?

AIR CANADA BUYS DANISH COMPUTER NETWORK

13. For all the talk by Jeannot that Canadian improvements must be made in the new computer world, how does Air Canada aid in the fight when they go out and buy a foreign-made computer product?
14. What is the cost of this new computer network?
15. Was the Danish firm the lowest bid?
16. What are the names of the other companies who competed -- how many were Canadian?
17. Will there be any participation at the sub-contractual level for Canadian firms -- and if so, how many, and what are the amounts involved?

USER FEES FOR PASSENGERS ON TRANSBORDER ROUTES?

18. Is the proposal by U.S. Customs still active whereby they would like to impose user fees for Customs services, that is charging the airlines for the cost of clearing passengers' luggage and freight?
19. What is the President's reaction to this?
20. How would the airlines and their passengers benefit from customs examination that they should be charged?

EFFECTS OF LOWER CRUDE OIL PRICES ON AIR CANADA

21. Fuel purchased in Canada accounts for 80% of all Air Canada fuel purchases systemwide.

The government has stated that wellhead oil prices for this year will not be increased as previously scheduled.

Will this have any impact in a positive way on passenger fares, and if so, on which routes and by how much?
22. What is the relationship between the price of crude oil and the price of jet fuel vis a vis Air Canada's contracts with fuel suppliers?
23. Is it based on the price of crude or market value or any other contingency?

PRIVATIZATION OF AIR CANADA

24. What is the President's disposition to privatizing Air Canada -- in terms of at least selling shares to the Canadian public?
25. Has the President had -- or plans to have -- discussions with the Minister on this matter?

PAYMENT OF MANITOBA PAYROLL TAX

26. The Globe and Mail of February 18th, 1983 stated:

"... the federal government has told its Crown corporations and agencies to stop paying Manitoba's controversial 1.5% payroll tax, pending decision on whether the tax should be paid. Many federal agencies haven't been paying the tax anyway, but at least two Crown firms have."

Air Canada is paying this tax to Manitoba.

The Manitoba Health and Post-Secondary Education Levy Act requires employers to make contributions equal to 1.5% of the total compensation they pay to employees working in Manitoba.

The Act came into effect on July 1st, 1982.

Has Air Canada received any instruction or direction from the federal government to stop paying this controversial tax pending a decision on whether the tax should be paid?

27. Since the inception of the Act -- July 1st, 1982 -- how much money has Air Canada paid into this tax?
28. Since the inception of this Act -- July 1st, 1982 -- how many Air Canada employees (in Manitoba) are subject to this tax?
29. Does the President agree with this kind of tax imposed on Air Canada?
30. Has the President or the Chairman of Air Canada had any discussions with the federal government on this tax matter?
31. To the knowledge of Air Canada, what other federal agencies or Crown corporations are NOT paying this tax?

AIR CANADA'S SURPLUS AIRCRAFT IN ARIZONA?

32. It was recently reported that because Air Canada's traffic had dropped off, there were surplus aircraft which had either "been put against the fence" or sent to a special, long-term parking area in the United States.

How many surplus aircraft does Air Canada have presently -- either in permanent or semi-permanent storage?

33. What is the status of Air Canada's operational fleet today?
34. What kind and what number of aircraft are in operation today?

COST OF STORAGE OF SURPLUS AIRCRAFT

35. What is the cost of aircraft storage?
36. How does the cost compare in Canada and in the United States?

FUTURE RETIREMENTS

37. Will there be any more layoffs?
38. Why are some aircraft stored in the United States?
39. Does Air Canada have any inclination to sell these surplus aircraft?
40. Have any sales been made to date, and if so, which planes and in what amount?

AIR CANADA SPONSORED MOUNT EVEREST CLIMB

41. What was the total cost of Air Canada's sponsored Mount Everest climb?
42. Does Air Canada have any plans to do this again -- or similar-type activities -- in the future? If so, what?

AIR CANADA PUBLIC FINANCING VENTURES

43. How many times has Air Canada raised money through the issue of bonds?
44. When, where and what are the amounts?
45. Has this public financing ever been guaranteed by the federal government, and if so, when?

AIR CANADA'S CONTRIBUTION TO THE ECONOMY

46. Would Air Canada provide (and have appended) to the Committee a breakdown by region of the number of employees of Air Canada and the payroll amount for each region to determine its contribution to the economy?

(The last time this was done was with 1980 figures).

UPDATE ON AIR CANADA'S FLEET RENEWAL PROGRAM

47. Provide a status report. Earlier figures suggested that \$6 billion was required over the decade from 1981 to 1992 for a fleet renewal program.

APPENDICE "TRPT-46"

DOCUMENT SOUMIS PAR
L'HONORABLE JEAN-LUC PEPIN, MINISTRE DES TRANSPORTS

MISE EN OEUVRE DES RECOMMANDATIONS DUBINQUESTION

Etat de la mise en oeuvre des 247 recommandations découlant des 3 volumes du Rapport de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne.

Vol. I - mai 1981
Vol. II - octobre 1981
Vol. III - février 1982

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Mise en oeuvre terminée.	75
Mise en oeuvre finale fonction de l'adoption de lois (Lois sur l'aéronautique et sur le BCSA)	<u>70</u>
Mise en oeuvre terminée dans l'ensemble	145
Mise en oeuvre en cours (plan ou programme en place)	<u>102</u>
Total	247

VOLUME IBureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA)

- Rédaction de la loi terminée.
- Le dépôt est fonction des priorités du Parlement.
- Dispositions provisoires: des mesures à la fois administratives et opérationnelles ont été prises, pour séparer le Bureau de la sécurité aérienne de l'ACTA, avec notamment un rapport hiérarchique direct à l'Administrateur et l'affectation d'une fonction consultative au Comité de révision des accidents d'aviation.

Systèmes de compte rendu des incidents

- Les travaux progressent sur la mise en oeuvre des recommandations de l'étude Finley sur le système de compte rendu des incidents. Une équipe de projet spéciale a été formée et un plan de travail doit être présenté à la fin de juin. Si la Loi sur le Bureau de la sécurité aérienne n'est pas adoptée à temps pour la mise en oeuvre du système, il faudra donner considération à sa mise en oeuvre sous le régime de la Loi sur l'aéronautique (dans la mesure possible).

VOLUME IIManuel d'application, formation et personnel

- Un nouveau manuel d'application a été publié en décembre 1982 et

constitue le fondement de la philosophie d'application plus rigoureuse que recommande le juge Dubin.

- La formation de tous les agents d'application est en cours et se terminera d'ici le début de l'été.
- Les ressources en personnel augmentent graduellement.

Protocole d'entente - ACTA/CCT/GRC

- Il n'y manque que la signature de la CCT et de la GRC, prévue d'ici la fin de mai.

Modifications à la Loi sur l'aéronautique

- Rédaction législative en cours.
- Prêt pour dépôt à l'automne de 1983.
- Les dispositions prévoient un processus d'appel objectif et équitable (confié à un tribunal de l'aviation civile), un processus de peines civiles, et d'autres recommandations législatives faites par le juge Dubin.

Flotte du Ministère

- Toutes les irrégularités corrigées - certificat d'exploitation délivré le 1er août 1982.
- Le rapport de l'étude sur la flotte d'aéronefs de réglementation sera terminé au début de juin.
- Une nouvelle organisation des Services des vols a été approuvée et relève directement de l'administrateur, outre les gestionnaires régionaux qui rendent compte directement aux quartiers généraux.

Etude des normes minimales de temps (Hoglund)

- Le rapport Hoglund est terminé et a été distribué au secteur privé à la fin de 1982 pour recueillir les commentaires.
- En dépit d'un manque de consensus du secteur privé, les fondements ont maintenant été jetés pour la promulgation de règlements plus clairs qui sont en voie de rédaction.

Etude sur les Services météorologiques aéronautiques

- L'étude conjointe de l'ACTA et d'Environnement Canada va bon train et doit se terminer en octobre 1983.
- L'étude servira à établir de meilleurs services de compte rendus météorologiques, en particulier dans l'Arctique, secteur dont l'amélioration a fait l'objet d'une recommandation particulière du juge Dubin.

Navigabilité- Code de navigabilité du Canada

Actuellement rédigé et inclura non seulement des normes de conception et des exigences de navigabilité semblables à celles des Etats-Unis, mais aussi la mention d'exigences de navigabilité propres au Canada.

Vaste consultation des associations du secteur privé se poursuit.

- Négociations bilatérales Canada-Etats-Unis sur la navigabilité

Actuellement renégocié pour mettre à jour la délivrance des certificats et la familiarisation. Un certain nombre de réunions ont eu lieu avec la FAA et le tout progresse. L'entente doit être finalisée à l'automne de 1983.

- Navigabilité - permanente

Mise en oeuvre du plan d'organisation et de la dotation de la nouvelle division en cours, ce qui répond à la lettre aux recommandations du juge Dubin.

La division examinera les directives de navigabilité et les bulletins d'entretien importants pour veiller à la navigabilité de la flotte canadienne. Elle tiendra également un système de compte rendu des difficultés d'entretien.

- Etude des normes de navigabilité

L'étude des normes de navigabilité pour les petits aéronefs en est à l'étape des appels d'offres et une deuxième étude sur les hélicoptères fera l'objet d'un appel d'offres cet été.

Chaque étude prendra environ un an.

Ces études permettront d'asseoir le développement de nouvelles normes de navigabilité pour les aéronefs, comme le recommande le juge Dubin.

VOLUME IIIRAMP

- Le programme de remplacement radar présenté au Conseil du Trésor. Une demande au Cabinet est en voie de rédaction.
- La mise en oeuvre doit débuter en 1986 et la mise en service du dernier système s'effectuera au début des années quatre-vingt-dix.

ELT

- Le transport des ELT rendu obligatoire le 1er avril 1982.

Formation et délivrance des licences de pilotes

- Normes améliorées ayant trait aux exigences de formation et de délivrance de licences sont incluses dans l'avant-projet du nouveau règlement qui fait actuellement l'objet de consultations avec le secteur privé.

Réorganisation de l'Aéronautique civile

- Demande au Conseil du Trésor sur la réorganisation proposée présentée d'ici la fin de juin.
- Comprend des directions générales distinctes pour la réglementation de l'aviation qui relèveront toutes de l'administrateur.
- L'Application rendra compte à un directeur de l'Application et de la Législation et une nouvelle division de la Navigabilité permanente sera créée.

Recherche et Sauvetage

- Etude Cross terminée. La mise en oeuvre est en cours.
- Le MDN demeure l'organisation mère. Le MOT renforcera son rôle.
- Etude actuellement en cours par le MAS pour déterminer l'organisation SAR et doit être terminée au début de juin 1983.

le 20 mai 1983

APPENDICE «TRPT-47»

LISTE DE QUESTIONS SOUMISES PAR
M. FORRESTAL AU SUJET D'AIR CANADAMISE A PIED DE MEMBRES DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES MACHINISTES ET DES TRAVAILLEURS DE L'AEROSTRONAUTIQUE (AIM)

1. Pourquoi Air-Canada use-t-elle de mesures discriminatoires à l'endroit des membres de l'Association internationale des machinistes en ne leur faisant pas les mêmes offres qu'aux cadres de gestion?
2. Cinq cent quatre-vingt-cinq membres de l'AIM ont été remerciés en janvier 1983. Quand Air-Canada prévoit-elle les rappeler?

PRIMES SECRETES AUX CADRES D'AIR CANADA AU QUEBEC

3. La Gazette d'hier rapportait que Air Canada aurait en secret versé à ses 400 cadres supérieurs installés au Québec (qui touchent plus de 45 000 \$ par année) une prime (d'environ 1 800 \$ par employé gagnant au moins 45 000 \$) pour les aider à s'acquitter de leurs obligations fiscales au Québec. (Selon l'échelle des salaires, le taux d'imposition du Québec est de 15 à 20 % supérieur à celui qui est en vigueur ailleurs au Canada).

Compte tenu de l'enregistrement d'une perte de 32 \$ millions, d'une réduction du personnel de 15 % à Air Canada, ainsi que de la présente récession économique, le président-directeur général d'Air Canada ne juge-t-il pas cette mesure un peu trop généreuse à l'endroit de certains élus?

LES CONTRIBUABLES CANADIENS VERSERAIENT POUR LES CADRES D'AIR CANADA INSTALLES AU QUEBEC DES SOMMES SUPPLEMENTAIRES (1 million de dollars en 1982) POUR LES AIDER A PAYER LEURS IMPOTS PROVINCIAUX

4. Comment le président peut-il justifier que les contribuables canadiens aient à payer la note fiscale de quelque 400 cadres d'Air Canada installés au Québec, note qui aurait atteint le million de dollars l'année dernière, dans le but d'aider ces gens à payer leurs impôts à la province, quand d'autres employés d'Air Canada qui vivent au Québec ne bénéficient pas du même avantage, et que des centaines de travailleurs sont congédiés par cette même société aérienne?

5. Le président reçoit-il lui-même une indemnité supplémentaire pour l'aider à payer ses impôts au Québec?
6. Dans la négative, ne serait-ce pas parce qu'au fond cette pratique lui paraît répréhensible?

COMBIEN AIR CANADA A-T-ELLE VERSE DEPUIS 1978?

7. Selon la Gazette, cette pratique date de 1978.

Depuis 1978, combien a été dépensé chaque année pour accorder des indemnités supplémentaires aux cadres d'Air Canada installés au Québec, et qui gagnent annuellement plus de 45 000 \$?

AIR CANADA REpond QUE D'AUTRES SOCIÉTÉS NATIONALES AU QUÉBEC LE FONT AUSSI

8. Dans cet article, la Gazette cite les propos d'un dirigeant d'Air Canada, M. Gérard Larault, selon lequel d'autres sociétés nationales qui ont leur siège social à Montréal offrent aussi à leurs cadres des programmes d'indemnisation analogues.

Le président connaît-il une autre société d'État ou un autre organisme fédéral ayant son siège au Québec et qui offre un programme d'indemnisation analogue maintenant DANS LE BUT PRÉCIS d'aider ses cadres, mais non les syndiqués, à payer leurs impôts au Québec?

NORDAIR

9. Où en est Nordair? Air Canada a-t-elle toujours l'intention de vendre Nordair, et dans le contexte économique actuel, des acheteurs éventuels l'ont-elle pressentie? Dans l'affirmative, qui sont-ils?
10. Un état financier a-t-il été fourni?

L'AVENIR DE QUEBÉCAIR - SITUATION FINANCIÈRE

11. Quelle est la position actuelle du Comité spécial, qui comprend Air Canada, quant à l'avenir de Québécoir?

LENTEUR DES PROGRES DANS L'ADAPTATION A LA REVOLUTION MICRO-INFORMATIQUE

12. Est-ce que le Chef des affaires aériennes d'Air Canada a parlé de ce problème avec le ministre d'État chargé des sciences et de la technologie, et avec d'autres ministres du Cabinet, et dans

l'affirmative, quand, et quelle réponse le gouvernement lui a-t-il fournie?

AIR CANADA ACHETE UN RESEAU INFORMATIQUE DANOIS

13. Compte tenu du fait que M. Jeannot a à maintes reprises affirmé que le Canada doit progresser dans ce nouveau monde de l'informatique, comment Air Canada a-t-elle contribué à ce progrès en achetant un produit informatique fabriqué à l'étranger?
14. Quel est le coût de ce nouveau réseau informatique?
15. La société danoise était-elle le mieux disant?
16. Quelles autres sociétés ont répondu à l'appel d'offre, et combien d'entre elles étaient des sociétés canadiennes?
17. Sera-t-il possible à des entreprises canadiennes de participer à la sous-traitance, et dans l'affirmative, combien pourront le faire, et quelles sont les sommes en cause?

TRAFIC TRANSFRONTALIER - FRAIS DE DEDOUANEMENT

18. Est-ce que les douanes américaines prévoient toujours d'imposer des frais d'utilisation du service douanier, c'est-à-dire d'exiger des sociétés aériennes le paiement de frais de dédouanement des bagages des passagers ainsi que du fret aérien?
19. Qu'en pense le président?
20. De quelle manière les sociétés aériennes et leurs passagers bénéficieraient-ils de cet examen douanier dont ils devraient assumer les frais?

CONSEQUENCE DE LA BAISSSE DU PRIX DU PETROLE BRUT POUR AIR CANADA

21. Le carburant acheté au Canada représente 80% de tous les achats de ce produit par Air Canada.

Le gouvernement a affirmé que cette année les prix du pétrole à la tête de puits n'augmenteront pas, contrairement à ce qui avait été prévu.

Cette non-augmentation aura-t-elle un effet positif sur les tarifs aériens, et dans l'affirmative, pour quelles routes et à combien s'établirait la baisse de tarif?

22. Quel rapport y a-t-il entre le prix du pétrole brut et celui du carburant pour moteur à réaction, pour ce qui est des contrats qu'Air Canada adjuge à ses fournisseurs de carburant?
23. Tient-on compte du prix du brut, de la valeur marchande ou de toute autre contingence?

LA PRIVATISATION D'AIR CANADA

24. Dans quelle mesure le président est-il disposé à privatiser Air Canada, ou du moins à vendre des actions au public canadien?
25. Le président a-t-il eu, ou prévoit-il avoir, des entretiens avec le Ministre à ce sujet?

MANITOBA - PAIEMENT DES IMPOTS PAR RETENUES SALARIALES

26. Le Globe and Mail du 18 février 1983 rapportait que:

(TRADUCTION)

«...le gouvernement fédéral a ordonné à ses sociétés d'État et à ses organismes de cesser de payer cet impôt controversé de 1.5% qu'exige le Manitoba, en attendant que soit rendue une décision sur la question de savoir si cet impôt est justifié. De nombreux organismes fédéraux ne l'ont de toute façon jamais payé, mais au moins deux sociétés d'État l'ont fait.»

Air Canada verse cet impôt au Manitoba.

La loi du Manitoba dite Health and Post-Secondary Education Levy Act exige des employeurs qu'ils fassent des contributions égales à 1.5% de la masse salariale totale qu'ils versent à leurs employés travaillant au Manitoba.

Cette loi est entrée en vigueur le 1er juillet 1982.

Air Canada a-t-elle reçu du gouvernement fédéral des directives lui demandant de cesser de payer cet impôt controversé en attendant qu'une décision soit rendue sur son bien-fondé?

27. Depuis l'entrée en vigueur de la loi, le 1er juillet 1982, quelles sommes Air Canada a-t-elle versées au titre de cet impôt?
28. Depuis l'entrée en vigueur de cette loi, le 1er juillet 1982, combien d'employés d'Air Canada (au Manitoba) sont-ils touchés par cet impôt?
29. Le président estime-t-il qu'il y a lieu d'exiger cet impôt d'Air Canada?

30. Le président-directeur général ou le Président du conseil d'Air Canada s'est-il entretenu avec le gouvernement fédéral au sujet de cette question d'imposition?
31. De l'avis d'Air Canada, quels autres organismes fédéraux ou sociétés d'État NE payent PAS cet impôt?

AVIONS EXCEDENTAIRES D'AIR CANADA EN ARIZONA?

32. On a récemment rapporté que, parce que le trafic aérien a diminué chez Air Canada, des avions excédentaires auraient été soit «remisés» soit parqués à long terme sur un terrain de stationnement spécial aux États-Unis.

Combien d'avions excédentaires Air Canada a-t-elle pour l'instant, soit en remisage permanent ou semi-permanent?

33. Quelle est la situation actuelle de la flotte opérationnelle d'Air Canada?
34. Combien d'avions sont exploités actuellement, et de quels types sont-ils?

COUT DE REMISAGE DES AVIONS EXCEDENTAIRES

35. Quel est le coût de remisage des avions?
36. Comment se comparent les prix pratiqués au Canada et ceux qu'offrent les États-Unis?

DEPARTS FUTURS

37. Y aura-t-il d'autres mises à pied?
38. Pourquoi certains avions sont-ils remisés aux États-Unis.
39. Air Canada songe-t-elle à vendre ces avions excédentaires?
40. Des ventes ont-elles déjà été conclues, et dans l'affirmative, pour quels avions et quels montants?

AIR CANADA COMMANDITE L'ASCENSION DU MONT EVEREST

41. Combien a coûté au total à Air Canada l'ascension de l'Everest?

42. Air Canada prévoit-elle répéter cette expérience ou participer à nouveau à un projet semblable? Dans l'affirmative, de quoi s'agirait-il?

LES MESURES DE FINANCEMENT PUBLIC D'AIR CANADA

43. Combien de fois Air Canada a-t-elle collecter des fonds par une émission d'obligations?
44. A quel moment, à quel endroit, et quel montant a-t-elle recueilli?
45. Ce mode de financement public a-t-il jamais été garanti par le gouvernement fédéral, et dans l'affirmative, à quel moment?

LA CONTRIBUTION D'AIR CANADA A L'ECONOMIE

46. Air Canada pourrait-elle fournir au Comité une répartition par région du nombre de ses employés, ainsi que le total de la masse salariale versée dans chaque région pour permettre de déterminer sa contribution à l'économie?

(Les dernières données fournies étaient celles de 1980).

PROGRAMME DE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE D'AIR CANADA

47. Fournir un rapport sur l'état de la question. Les données antérieures révélaient qu'il faudrait disposer de six milliards de dollars, de 1981 à 1992, pour réaliser un programme de renouvellement de la flotte.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister, Transport Canada;
Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Trans-
portation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Arthur Kroeger, sous-ministre, Transports Canada;
M. Nick Mulder, administrateur, Administration cana-
dienne du transport de surface;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport aérien.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 99

Tuesday, May 31, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 99

Le mardi 31 mai 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1983-84: All the Votes under
TRANSPORT

INCLUDING:

The FOURTEENTH REPORT to the House

CONCERNANT:

Budget principal 1983-1984: Tous les crédits sous la
rubrique TRANSPORTS

Y COMPRIS:

Le QUATORZIÈME RAPPORT à la Chambre



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Jacques Olivier
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Blaikie
Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

REPORT TO THE HOUSE

Tuesday, May 31, 1983

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FOURTEENTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, February 23, 1983, your Committee has considered the Votes under TRANSPORT in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1984, and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 98 and 99*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

MAURICE A. DIONNE

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi 31 mai 1983

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

QUATORZIÈME RAPPORT

Conformément à son ordre de renvoi du mercredi 23 février 1983, votre Comité a étudié les crédits sous la rubrique TRANSPORTS du Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 98 et 99*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 31, 1983

(142)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall and Turner.

Alternate present: Mr. Ellis.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 23, 1983, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1984. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 15, 1983, Issue No. 88*).

Votes 1, 5 and 10 carried on division.

Votes 15, 20 and 25 carried.

The Chairman called Vote 30.

And the question being put on the motion: Shall Vote 30 carry? It was, by a show of hands, carried. Yeas: 5; Nays: 2.

Votes 35, L40 and 45 carried.

Votes 50 and 55 carried on division.

Vote 60 carried.

Vote 65 carried on division.

The Chairman called Vote 70.

And the question being put on the motion: Shall Vote 70 carry? It was, by a show of hands, carried. Yeas: 5; Nays: 2.

Vote 75 carried.

Vote 80 carried on division.

Votes 85, 90 and L95 carried.

Vote 100 carried on division.

Vote 105 carried.

Ordered: That The Chairman report to the House the Main Estimates under TRANSPORT for the fiscal year ending March 31, 1984.

At 11:27 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 31 MAI 1983

(142)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 11h10 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall et Turner.

Substitut présent: M. Ellis.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi en date du 23 février 1983, portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984. (*Voir procès-verbal du mardi 15 mars 1983, fascicule n° 88*).

Les crédits 1, 5 et 10 sont adoptés par vote partagé.

Les crédits 15, 20 et 25 sont adoptés.

Le président met en délibération le crédit 30.

La motion à savoir si le crédit 30 soit être adopté est mise aux voix et est adoptée par un vote à main levée par 5 voix contre 2.

Les crédits 35, L40 et 45 sont adoptés.

Les crédits 50 et 55 sont adoptés par vote partagé.

Le crédit 60 est adopté.

Le crédit 65 est adopté par vote partagé.

Le président met en délibération le crédit 70.

La motion à savoir si le crédit 70 doit être adopté est mise aux voix et est adoptée par un vote à main levée par 5 voix contre 2.

Le crédit 75 est adopté.

Le crédit 80 est adopté par vote partagé.

Les crédits 85, 90 et L95 sont adoptés.

Le crédit 100 est adopté par vote partagé.

Le crédit 105 est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport à la Chambre du budget principal sous la rubrique TRANSPORTS pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984.

A 11h27, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, May 31, 1983

• 1112

The Chairman: Order, please. Before we proceed to our order of reference, there are a couple of items on which I might inform the committee of what is happening. Members will recall that Mr. Forrestall suggested that we have a small library in our committee room, containing pertinent legislation and other documents that might be needed on an urgent basis by members of the committee. We have followed up on that. We have this design, for those who are interested, of a cabinet which will be mobile and which will be here. We have a temporary one with some of the documents and we are procuring the other documents.

I might also inform members that I checked again this morning on the new furnishings for our committee room and I find that the purchase order was finally signed yesterday, about three months late, and we should have our new furnishings in about four to six weeks. So they will be here in time to gather dust for the summer.

We will resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1984. For the information of members, we have had eight meetings on the main estimates. As members know, our sittings are long and the members have had, I think, a pretty good opportunity to question the minister and departmental officials who appeared before us. This meeting has been called in order that we will vote on the various votes before us to report them to the House. It is my opinion, that having studied the estimates, we should make the report to the House. Therefore, unless members have any questions, I will proceed to the order of the day.

Shall Vote 1 through . . .

Mr. Benjamin: Do you mean, Mr. Chairman, you will report something other than the passing of the estimates?

The Chairman: We will simply report the main estimates back to the House and following that, I would like to have a brief steering committee meeting.

Mr. Benjamin: We do not have anything else to add in the report back to the House?

The Chairman: No. Not at the moment.

Mr. Benjamin: I could think of a couple of things.

The Chairman: Not at the moment, Mr. Benjamin.

I shall now call Vote 1.

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 31 mai 1983

Le président: À l'ordre s'il vous plaît. Avant de passer à notre ordre de renvoi, il y a plusieurs choses dont je voudrais informer le Comité. Les membres du Comité se souviendront que M. Forrestall avait proposé d'installer une petite bibliothèque dans la salle de comité où l'on trouverait les textes de loi pertinents à nos travaux ainsi que d'autres documents dont les membres du Comité pourraient avoir un urgent besoin. Nous avons donné suite à cette proposition. Pour ceux que la chose intéresse, nous avons fait faire un plan d'une petite bibliothèque que l'on pourra déplacer et que l'on installera ici dans le coin. D'ailleurs il y en a déjà une provisoire où ce trouvent certains des documents dont j'ai parlé et nous sommes en train de rassembler les autres.

Je voudrais également informer les membres que ce matin j'ai vérifié de nouveau la liste des nouveaux meubles destinés à notre salle de comité et je voudrais vous dire que finalement le bon de commande a été signé hier, c'est-à-dire avec trois mois de retard et que nous devrions avoir ces nouveaux meubles d'ici quatre à six semaines approximativement. Donc ils arriveront à temps pour accumuler une bonne couche de poussière pendant l'été.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant au 31 mars 1984. Je rappellerai aux membres que nous avons tenu huit séances sur ces prévisions. Comme les membres du Comité le savent, nos séances ont été longues et les membres du Comité ont eu, à mon sens, tout le temps voulu pour poser des questions au ministre ainsi qu'aux fonctionnaires du ministère qui ont comparu devant nous. La séance de ce matin a pour objet de voter les différents crédits avant d'en faire rapport à la Chambre. Je pense, qu'ayant étudié les prévisions, nous devrions faire rapport à la Chambre. En conséquence, à moins que certains membres du Comité aient d'autres questions à poser, je vais passer à l'ordre du jour.

Le crédit 1 est-il . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, est-ce que vous allez faire rapport à la Chambre de quelque chose d'autre que le vote des crédits?

Le président: Nous allons simplement faire rapport à la Chambre sur les crédits figurant au budget principal et après cela je voudrais que le Comité directeur tienne une brève séance.

M. Benjamin: Nous n'avons rien d'autre à ajouter au rapport à la Chambre?

Le président: Non. Pas pour l'instant.

M. Benjamin: Pourtant je pense que l'on pourrait ajouter certaines choses.

Le président: Pas pour l'instant, monsieur Benjamin.

Je mets aux voix le crédit 1.

[Text]

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures.....\$102,552,000

The Chairman: Shall Vote 1 carry?**Mr. Forrestall:** Let us go slow.**An hon. Member:** One dollar.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, who can tell me where, as we go through these... I am sorry, I should have done my homework and I have not. How do we know when we are moving from surface to marine to air? How do we know when we are dealing with departmental administration or grants...

The Chairman: Well, I will try to advise you of that. Vote 1 is the operating expenditures of the department for 1983-1984—\$102,552,000. That is vote 1.

• 1115

Vote 1 agreed to.

Vote 5—Departmental Administration—Capital Expenditures.....\$18,003,000

Vote 5 agreed to.

Mr. Benjamin: On division.

A—Department—Marine Transportation Program

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures.. \$405,169,000

Vote 10 agreed to.

The Chairman: Carried on division.

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures \$174,615,000

Vote 15 agreed to.

Vote 20—Payment to the Atlantic Pilotage Authority \$430,000

Vote 20 agreed to.

Vote 25—Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited.....\$3,052,000

Vote 25 agreed to.

Vote 30—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.....\$3,396,000

Mr. Forrestall: Could we have a vote on that one?**Mr. Deniger:** I would like a recorded vote.

Vote 30 agreed to: yeas, 5; nays, 2.

Vote 35—Payment to the Canada Ports Corporation \$27,577,000

Vote 35 agreed to.

Vote L40—Loans to the Canada Ports Corporation \$4,909,000

Vote L40 agreed to.

[Translation]

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1—Administration du ministère—Dépenses de fonctionnement.....\$102,552,000

Le président: Le crédit 1 est-il adopté?**M. Forrestall:** Ne nous pressons pas.**Une voix:** Un dollar.

M. Forrestall: Monsieur le président, comment vais-je savoir de quel crédit il s'agit si nous ne faisons que les énumérer... excusez-moi, j'aurais dû me renseigner mais je ne l'ai pas fait. Comment pouvons-nous savoir quand nous passons des crédits alloués aux transports par mer, par air, ou au transport terrestre? Comment savoir qu'il s'agit de subventions ou de crédits pour l'administration du ministère...

Le président: Je vais essayer de vous le dire. Le crédit 1 porte sur les dépenses de fonctionnement du ministère pour 1983-1984—\$102,552,000.

Le crédit 1 est adopté.

Crédit 5—Administration du ministère—Dépenses en capital.....\$18,003,000

Le crédit 5 est adopté.

M. Benjamin: Au partage des voix.

A—Programme du transport maritime

Crédit 10—Transport maritime—Dépenses de fonctionnement.....\$405,169,000

Le crédit 10 est adopté.

Le président: Adopté au partage des voix.

Crédit 15—Transport maritime—Dépenses en capital \$174,615,000

Le crédit 15 est adopté.

Crédit 20—Paiement à l'administration de pilotage de l'Atlantique.....\$430,000

Le crédit 20 est adopté.

Crédit 25—Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée.....\$3,052,000

Le crédit 25 est adopté.

Crédit 30—Paiement à la Société des ponts Jacques-Cartier et de Champlain Inc.....\$3,396,000

M. Forrestall: Pourrait-on voter à propos de ce crédit?**M. Deniger:** Je voudrais que le vote soit enregistré.

Le crédit 30 est adopté par 5 voix contre 2.

Crédit 35—Paiement à la Société canadienne des ports \$27,577,000

Le crédit 35 est adopté.

Crédit L40—Prêts à la Société canadienne des ports \$4,909,000

Le vote L40 est adopté.

[Texte]

A—Department—Air Transportation Program

Vote 45—Air Transportation—Operating expenditures.....
\$295,181,000

Vote 45 agreed to.

Vote 50—Air Transportation—Capital expenditures
\$159,901,000

Vote 50 agreed to.

The Chairman: On division?

Vote 55—Air Transportation—The grants listed in the
Estimates and contributions\$39,096,000

Vote 55 agreed to.

The Chairman: On division.

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 60—Surface Transportation—Operating expenditures .
\$24,611,000

Vote 60 agreed to.

Vote 65—Surface Transportation—The grants listed in the
Estimates and contributions\$248,955,000

Vote 65 agreed to.

The Chairman: On division.

Vote 70—Payments to CN Marine Inc. and Canadian
National Railway Company.....\$158,864,000

Mr. Forrestall: Could we have a recorded vote on that one?

Vote 70 agreed to: yeas, 5; nays, 2.

Vote 75—Payments to the Northern Transportation
Company Limited.....\$650,000

Vote 75 agreed to.

• 1120

The Chairman: I shall call Vote 80.

Vote 80—Payments to VIA Rail Canada Inc. ..\$755,400,000

The Chairman: Shall Vote 80 carry?

Mr. Forrestall: Put in a casual, cavalier manner; but no, I am opposed to that. I would not vote for that if it were the last railway in Canada.

Vote 80 agreed to.

Mr. Forrestall: On division.

The Chairman: I call Vote 85.

Vote 85—Payments to Canadian National Railway
Company and CN Marine Inc. for benefits provided to
employees\$2,000,000

Vote 85 agreed to.

The Chairman: I call Vote 90.

[Traduction]

A—Programme des transports aériens

Crédit 45—Transport aérien—Dépenses de fonctionnement .
\$295,181,000

Le crédit 45 est adopté.

Crédit 50—Transport aérien—Dépenses en capital
\$159,901,000

Le crédit 50 est adopté.

Le président: Au partage des voix?

Crédit 55—Transport aérien—Subventions et contributions .
\$39,096,000

Le crédit 55 est adopté.

Le président: Au partage des voix.

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 60—Transport de surface—Dépenses de fonctionne-
ment\$24,611,000

Le crédit 60 est adopté.

Crédit 65—Transport de surface—Subventions et contribu-
tions\$248,955,000

Le crédit 65 est adopté.

Le président: Au partage des voix.

Crédit 70—Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie
des chemins de fer Nationaux du Canada\$158,864,000

M. Forrestall: Pourrait-on procéder à un vote nominal sur ce crédit?

Le crédit 70 est adopté par 5 voix contre 2.

Crédit 75—Paiements à la Société des transports du nord
Ltée relativement à la mission de ravitaillement du
district de Kiwatin\$650,000

Le crédit 75 est adopté.

Le président: Je mets en délibération le crédit 80.

Crédit 80—Paiements à VIA Rail Canada Inc. \$755,400,000

Le président: Le crédit 80 est-il adopté?

M. Forrestall: Comme cela, mine de rien! Non, je n'en veux pas. Je ne voterai pas en faveur de ce crédit même s'il s'agissait de la dernière des compagnies de chemins de fer au Canada.

Le crédit 80 est adopté.

M. Forrestall: Au partage des voix.

Le président: Je mets en délibération le crédit 85.

Crédit 85—Paiements à la compagnie des Chemins de fer
nationaux du Canada et au CN Marine Inc. aux titres des
prestations conférées aux employés\$2,000,000

Le crédit 85 est adopté.

Le président: Je mets maintenant en délibération le crédit 90.

[Text]

Vote 90—Payments for testing and evaluation of railway operations in Newfoundland\$21,000,000.

Vote 90 agreed to.

The Chairman: I call Vote L95.

Vote L95—To authorize the Minister to acquire in trust for Her Majesty\$42,900,000.

The Chairman: Shall Vote L95 carry?

Mr. Benjamin: Make that read "... and Canadian Pacific"!

Vote L95 agreed to.

The Chairman: I call Vote 100.

B—Canadian Transport Commission

Vote 100—Canadian Transport Commission—Operating expenditures\$35,288,000

Vote 100 agreed

Mr. Benjamin: On division. They are going to abandon some more branch lines.

The Chairman: CTC or is that the railways?

I call Vote 105.

Vote 105—Canadian Transport Commission—Contributions\$25,500,000

Vote 105 agreed to.

The Chairman: Shall I report these votes to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right. Unless there is further business, the meeting is adjourned to the call of the Chair. I would like members of the steering committee to stay for a few moments so that we can discuss our future business.

[Translation]

Crédit 90—Paiements pour mener un programme d'essai et d'évaluation du fonctionnements des services ferroviaires à Terre-Neuve\$21,000,000

Le crédit 90 est adopté.

Le président: Je mets en délibération le crédit L95.

Crédit L95—Pour autoriser le ministre à acheter en fiducie au nom de Sa Majesté\$42,900,000

Le président: Le crédit L95 est-il adopté?

M. Benjamin: Si vous ajoutiez: «... et le Canadien Pacifique»?

Le crédit L95 est adopté.

Le président: Je mets en délibération le crédit 100.

B—Commission canadienne des transports

Crédit 100—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement\$135,288,000

Le crédit 100 est adopté.

M. Benjamin: Au partage des voix. Il y a d'autres lignes secondaires encore qui vont être abandonnées.

Le président: S'agit-il de la CCT ou des compagnies du chemin de fer?

Je mets en délibération le crédit 105.

Crédit 105—Commission canadienne des transports—Contributions\$25,500,000

Le crédit 105 est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport de ces crédits à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Parfait. S'il n'y a rien d'autre, je vais maintenant lever la séance jusqu'à nouvelle convocation. Mais j'aimerais que les membres du Comité directeur restent encore quelques instants afin que nous puissions discuter ensemble de nos travaux futurs.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

SEP 25 1984

